

1, Uh , to 1800
Uk
-ED

Wappneus

Untersuchungen

über die

geographischen Entdeckungen der Portugiesen

unter

Heinrich dem Seefahrer.

Ein Beitrag zur Geschichte des Seehandels und der Geographie im Mittelalter

von

Dr. J. E. Wappäus.

Privatdocent in Göttingen.

Erster Theil.

Untersuchungen über die Negerländer der Araber und über den Seehandel der Italiener, Spanier und Portugiesen im Mittelalter.

Göttingen,

bei Vandenhoeck und Ruprecht

1842.



Vorwort.

Ueber Plan und Zweck dieser Untersuchungen ist bereits in der Einleitung ausführlich gesprochen, so dass es nur noch einer Erklärung bedarf, weshalb ich die hier erscheinenden beiden ersten Abschnitte der Arbeit in einem besonderen Bande herausgebe. Zwar ist dies mir selbst bedenklich erschienen, da ich sehr wohl einsehe, dass die beiden hier gebotenen Untersuchungen in ihrer Bedeutung und Nothwendigkeit für eine Geschichte der portugiesischen Entdeckungen unter Heinrich dem Seefahrer, wie der Titel des Werks sich ankündigt, erst durch die Benutzung ihrer Ergebnisse zur Schilderung des vor dem Anfange dieser Entdeckungen durch die Völker der beiden westlicheren südeuropäischen Halbinseln erworbenen geogra-

phischen und nautischen Wissens in's rechte Licht gestellt werden können; ich verbarg mir nicht, dass ohne diese Beleuchtung, welche der dritte Abschnitt bringen soll, diese beiden hier erscheinenden Abschnitte leicht, als dem Zwecke dieser Arbeit zu fremd, beurtheilt werden dürften. Dass ich dennoch aber mich dafür entschied, den Schluss dieser Untersuchungen noch zurückzuhalten, hat seinen Grund in dem Wunsche, für die nächstfolgende Untersuchung noch ein Werk zu benutzen, dessen Erscheinen, zwar seit längerer Zeit vorbereitet und angekündigt, doch, eingezogener Erkundigungen zufolge, noch nicht in nächster Zeit zu erwarten steht. Es ist dies nämlich die Sammlung geographischer Karten aus dem 14. und 15. Jahrhunderte, welche von dem Baron Walckenaer und dem Vicomte von Santarem in Paris veranstaltet wird, ein Werk, dessen Wichtigkeit ich, nach der Kenntniss, welche ich von einigen darin erscheinenden Karten aus der pariser königlichen Bibliothek habe, zu sehr zu schätzen weiss, als dass ich hätte wagen mögen, ohne vorhergegangenes Studium desselben den dritten Abschnitt der Arbeit, welcher eben der Untersuchung der geographischen Karten des Mittelalters gewidmet ist, herauszugeben, zumal die berühmten Herausgeber jener Kartensammlung einen Kommentar dazu liefern wollen. Hiernach blieb mir also nur die Wahl, entweder die Herausgabe des ganzen Werkes noch bis auf unbestimmte Zeit hinaus-

zuschieben, oder die hier vorgelegten beiden ersten Abschnitte, auf deren Bearbeitung das angekündigte Kartenwerk nicht von wesentlichem Einflusse seyn konnte, vorläufig für sich herauszugeben. Sie fiel für das letztere aus, theils weil diese beiden Abschnitte schon zur Hälfte gedruckt waren, als die bezeichnete Kartensammlung angekündigt wurde, theils weil ich hoffte, dass sie auch für sich allein von allgemeinerem Interesse seyn dürften, da sie zwei bis jetzt fast gar nicht bearbeitete Gegenstände der Geschichte des Mittelalters behandeln. Namentlich konnte ich von der zweiten ausführlicheren Abhandlung erwarten, dass sie als Beitrag zu der bisher so sehr vernachlässigten Geschichte des Handels im Mittelalter nicht ungern aufgenommen würde.

Dennoch wäre dieser nur nach einigem Zögern gefasste Entschluss beinahe wieder geändert worden, als mir während des fortgesetzten Druckes dieses Theils zwei Werke zukamen, welche, ihrem Titel nach, die beiden vorgelegten Untersuchungen nutzlos zu machen droheten. Das erste war eine ausführlichere Arbeit über den Gegenstand, welcher den Inhalt meines ersten Abschnittes macht, unter dem Titel: *The Negroland of the Arabs, examined and explained by William Desborough Cooley, London 1841. 8.* Bei näherer Prüfung zeigte es sich aber als ein Werk, dessen Benutzung mir zwar meine Untersuchung wesentlich erleichtert und

gefördert haben würde, dessen Erscheinen dieselbe aber keineswegs überflüssig macht. Denn obgleich es in seinen Hauptresultaten von den von mir aufgestellten Ansichten nicht wesentlich abweicht, so ist es doch in Anlage, Plan und Beweisführung so verschieden von meiner Untersuchung, dass die beiden Arbeiten sich vielmehr ergänzen als wiederholen, abgesehen davon, dass die meinige eigentlich nur zur Lösung einer bestimmten Frage unternommen wurde. Im zweiten Theile wird sich noch die Gelegenheit darbieten, das Cooley'sche Werk zu besprechen.

Das andere inzwischen erschienene Werk steht in noch engerem Zusammenhange mit diesen Untersuchungen, und zwar mit der Hauptaufgabe derselben. Es ist dies nämlich die *Chronica do descobrimento e conquista de Guiné, escrita por mandado de Elre D. Affonso V. sob a direcção scientifica e segundo as instrucções do illustre Infante D. Henrique, pelo chronista Gomes Eannes de Azurara, Pariz 1841. 8.* Diese Arbeit eines sonst schon rühmlich bekannten Historikers, der die Entdeckungen unter dem Infanten Heinrich, wie der Titel zeigt, nach den besten Quellen beschrieb, deren Bedeutung man zwar aus dem Gebrauch, welchen Barros davon für seine *Asia* machte, kannte, welche aber schon zur Zeit des Damião de Goes verloren war, ist im Jahre 1837 in der königlichen Bibliothek zu Paris wieder aufgefunden und von

dem *Visconde da Carreira* und dem *Visconde de Santarem* mit der Sorgfalt, dem Fleisse und in der glänzenden Ausstattung herausgegeben worden, welche sie als einzige wahre Quelle für die Geschichte der portugiesischen Entdeckungen im atlantischen Ocean verdiente. Ich gestehe, dass ich mit eben so ängstlicher als freudiger Erwartung dies Buch öffnete, da durch das Erscheinen dieser Quelle, deren Wiederentdeckung nicht geahnet werden konnte, die schon beendigten Voruntersuchungen zu dieser Arbeit, für welche ich seit mehreren Jahren in den Bibliotheken verschiedener Länder gesammelt hatte, vielleicht als unnütz oder als auf verkehrten Voraussetzungen angestellt, erscheinen könnten. Um desto grösser war die Freude, als sich fand, dass Azurara's Angabe über die Pläne und Beweggründe des Infanten im Gegentheil nur noch mehr zu diesen Untersuchungen aufforderten, als die Andeutungen, welche darüber nach Barros in der Einleitung angeführt sind. Mithin wird Azurara's Chronik nur grössere Zuversichtlichkeit zur Fortsetzung dieser Untersuchungen geben, und namentlich noch mich in den Stand setzen, die Schilderung der portugiesischen Entdeckungen an der Westküste Afrika's selbst, in einer Vollständigkeit und Abgeschlossenheit zu liefern, welche bei der Unternehmung dieser Arbeit nicht gehofft werden konnten.

Schliesslich nur noch die Versicherung, dass die Vorarbeiten zum zweiten Theil, der den Schluss dieser Untersuchungen bringen wird, so weit beendigt sind, dass derselbe bald nach dem Erscheinen des besprochenen Kartenwerks herausgegeben werden kann.

Göttingen, in den Osterferien 1842.

J. E. Wappäus.

Inhaltsübersicht.

Einleitung. S. 1—10.

Erster Abschnitt. Geogr. Kenntnisse, welche die Araber zur Zeit Heinrich's des Seefahrers über Centralafrika und die atlantischen Küsten dieses Welttheils besassen. S. 10—106.

Unzulänglichkeit der bisherigen Untersuchungen. S. 10—13.

Betrachtung der Quellen. S. 13—36.

Messudi 13. — Ibn-Haukal 14. — Abu-Obaid-Bekri 19. — Idrisi 20. — Ibn-al-Wardi 25. — Jakut 27. — Abulfeda 29. — Ibn-Batuta 32. — Leo Africanus 36.

Methode der arabischen Erdbeschreibung . . . . Seite 38

Allgemeine Umgränzung der den Arabern bekannten Negerländer . . . . — 40

Bestimmung der Lage von Ulil durch Stüwe . . . . . . — 46

Einwendungen gegen diese Bestimmung . . . . — 48

Gang unserer Untersuchung . . . . — 53

Leo Africanus über Geneoa . . . . — 54

Lage von Ganah nach Rennell . . . . — 58

Abulfeda über Ganah . . . . — 59

Vergleichung der Lage Geneoa's nach Leo mit der von Ganah nach Abulfeda . . . . — 63

Lage von Ganah nach Ibn-al-Wardi . . . . — 64

Lage von Ganah nach Idrisi . . . . — 65

Bestimmung von Audagost nach Idrisi, Abulfeda und Abu-Obaid . . . . — 68

Vergleichung der Lage von Ganah nach Idrisi mit der von Geneoa Leo's und der von Ganah nach Abulfeda — 78

Abu-Obaid's Nachrichten über die Lage von Ganah — 79

Rückblick auf die Ergebnisse der bisherigen Untersuchung . . . . Seite 81
Vergleichung der Nachrichten Ibn-Haukal's mit diesen Ergebnissen . . . . — 85
Ibn-Batuta's Reiseroute . . . . — 87
Resultat der Untersuchungen über die Lage von Ganah — 94
Untersuchung über Tokrur . . . . — 95
Anderweitige Beweise für die gefundene Lage von Ganah — 97
Das Ganah der Araber ist das Guinea der Europäer . . — 99
Kenntniss der Araber von den westlichen Sudanländern — 100
Nachrichten, welche der Infant über diese Länder von den Mauren erhalten konnte . . . . — 101
Konjektur über das Land Wangara . . . . — 103
Uebergang zum zweiten Abschnitt . . . . — 104

Zweiter Abschnitt. Historische Skizze der Entwickelung des Seehandels und der Schifffahrt bei den Völkern der beiden westlicheren südeuropäischen Halbinseln während des Mittelalters.

Zustand des Seehandels im mittelländischen Meere nach dem Untergange des weströmischen Reiches. — Vorübergehendes Aufblühen einiger italienischer Städte unter Theodorich. S. 107.

Erstes Erwachen eines neuen Handelsgeistes in Italien. Handel und Schifffahrt Amalfi's. S. 110—116.

Seine Waarenmagazine in den Städten Italien's und Sizilien's; Handel mit Konstantinopel und Aegypten 111. — Verkehr mit Syrien; Verbreitung der amalfitanischen Seegesetze und Münzen 112. — Einführung des Kompasses 113. — Untergang des amalfitanischen Seehandels durch die Eroberung der Normannen 116.

Handel und Seefahrt Venedig's bis zum Anfang der Kreuzzüge. S. 117—127.

Erste Entwickelung der venetianischen Marine; Handelsprivilegien vom griechischen Kaiser 118. — Begünstigungen Karl's des Grossen 120. — Bekämpfung der Seeräuber; neue Handelsbegünstigungen in Griechenland 121. — Einfuhr levantischer Waaren nach Venedig 122. — Handelsverbindungen mit Aegypten und Syrien 124. — Zustand des venetianischen Seehandels zu Ende des 11. Jahrhunderts 126.

Handel und Seefahrt Pisa's und Genua's vor den Kreuzzügen. S. 127—132.

Anfange derselben im 10. Jahrhunderte 127. — Kämpfe gegen die sarazenischen Seeräuber; Eroberung von Sardinien; Pisa's Unternehmungen gegen die Seeräuber der afrikanischen Küste 129. — Handel mit Afrika und Griechenland 130. — Verkehr im Hafen von Pisa 131.

Zustand des Seehandels der Italiener beim Anfang der Kreuzzüge; Einfluss der Kreuzzüge auf denselben. S. 132—134.

Verkehr Venedig's mit der Levante während der Kreuzzüge. S. 135—138.

Erste venetianische Hülfsflotten für die Kreuzfahrer; Handelsprivilegien dafür im Königreich Jerusalem 135. — Privilegium Balduin's II. v. J. 1130. 136. — Venetianische Handelsfaktoreien in Syrien 137.

Verkehr Genua's mit der Levante während der Kreuzzüge. S. 138—140.

Genuesische Hülfsflotten für die Kreuzfahrer 138. — Handelsprivilegien in Syrien für die geleistete Hülfe 139.

Verkehr Pisa's mit der Levante während der Kreuzzüge. S. 140—142.

Sehr bedeutende pisanische Flotten zur Unterstützung der Kreuzfahrer 141. — Erhalten dafür eine grosse Menge Privilegien in den eroberten Landestheilen 142.

Antheil Marseille's an dem Verkehr nach dem Morgenlande während der Kreuzzüge. Marseille blüht dadurch nur vorübergehend auf. S. 148—150.

Pisa's sonstiger Seehandel während der Kreuzzüge. S. 150—155.

Handelstraktat mit Griechenland; Handel mit Sizilien und Spanien 151. — Handelstraktate mit den Sultanen von Aegypten und Afrika 152. — Sinken seines Handels nach den Kreuzzügen 154.

Venedig's und Genua's sonstige Handelsverbindungen während der Kreuzzüge (bis zum Anfang des 14. Jahrhunderts).

1) Venedig (S. 155—172.)

Aufmerksamkeit auf den Handel mit Griechenland 155. — Neue ausgedehnte Privilegien für denselben 156. — Handelstraktat mit Sizilien; Feindseligkeiten des griechischen Kaisers gegen Venedig 157. — Maassregeln Venedig's dagegen; Beilegung der Streitigkeiten 158. — Wichtigkeit ihrer damaligen Verbindungen mit Konstantinopel; neue Feindseligkeiten des griechischen Kaisers 159. — Kontrakt der Kreuzfahrer mit Venedig über den Transport der Truppen nach Syrien i. J. 1201; die Flotte läuft aus 160. — Wendet sich zuerst nach Zara und erobert dasselbe für die Venetianer; segelt nach Konstantinopel und nimmt es ein; Venedig erhält die wichtigsten Handelsposten des griechischen Reiches 161. — Erhält dadurch den Zugang zum Handel im schwarzen Meere 162. — Wichtigkeit dieses Handels; Handelsverträge mit Trapezunt und Armenien 163. — Handel am Don 164. — Handelstraktat v. J. 1219 mit dem Sultan von Ikonium 165. — Traktat v. J. 1229 mit dem Sultan von Aleppo 166. — Traktat v. J. 1251 mit dem Sultan von Tunis 167. — Traktat v. J. 1238 mit dem

Sultan von Aegypten 168. — Einfluss dieses überseeischen Handels auf die Bedeutung von Venedig; Verträge mit italienischen Städten und den deutschen Kaisern 171.

2) Genua (S. 172—188.)

Streben nach Handelsbegünstigungen in Konstantinopel 172. — Herrschaft im westlichen Theile des mittelländischen Meeres 173. — Kämpfe gegen die sarazenischen Seeräuber; Handelstraktat v. J. 1127 mit Barcelona 174. — Bündniss mit dem Grafen von Barcelona i. J. 1147 gegen die Mauren in Spanien 175. — Wichtigkeit der gemachten Eroberungen für den Handel 147. — Traktat v. J. 1149 mit Valencia 177. — Traktat v. J. 1181 mit Majorka; Handel mit Aegypten 178. — Traktat mit Tunis 179. — Privilegien in Sevilla 180. — Das Uebergewicht im Handel im westlichen Theile des mittelländischen Meeres genügt ihnen nicht, sie streben nach Privilegien in Konstantinopel; stürzen den lateinischen Thron in Konstantinopel 181. — Erhalten daselbst zur Belohnung die ausgedehntesten Handelsprivilegien 182. — Gelangen dadurch zum Uebergewicht im Handel mit dem schwarzen Meere 183. — Gründen daselbst Handelskolonien 184. — Handelsverträge mit Armenien 185. — Traktat v. J. 1278 mit Granada 186. — Traktat v. J. 1290 mit Aegypten 188. — (Verträge Venedig's mit Tunis und Aegypten 188).

Rückblick auf den Seehandel der Italiener bis zum Anfange des 14. Jahrhunderts. S. 189—190.

Seehandel der christlichen Bewohner der pyrenäischen Halbinsel bis zum Anfange des 14. Jahrhunderts. S. 190–211.

1) Die Katalanen. (S. 190–203.)

Ihr Seeverkehr im 9. Jahrh. 191. — Ursachen des raschen Aufblühens desselben; Handelsverkehr in Barcelona im Anfange des 12. Jahrh.; Handelsvertrag v. J. 1127 mit Genua 192. — Handelsverkehr Barcelona's im 13. Jahrh. 193. — Verkehr mit Afrika 195. — Bündniss v. J. 1274 mit Marokko 196. — Traktat v. J. 1285 mit Tunis 197. — Verbindungen mit Aegypten 198. — Katal. Konsuln in Aegypten 199. — Handelsvertrag v. J. 1290 mit dem Sultan Kelaun 200. — Handel mit Griechenland; Privilegium v. J. 1290; Handel mit Armenien 201. — Zustand der katal. Handelsverbindungen am Ende des 13. Jahrh.

2) Die Kastilianer. (S. 203—208.)

Seefahrt der Galizier und Viscajer im Anfang des 14. Jahrh. 203. — Erstes Aufblühen des kastil. Seehandels nach der Eroberung von Sevilla; Ferdinand's Begünstigung des Seehandels 204. — Privilegien für die Genuesen 205. — Sevilla's Seehandel unter Alfons 206; unter Sancho 207. — Vergleichung des kastil. Seehandels mit dem der Katalanen 208.

3) Die Portugiesen. (S. 209—211.)

Anfang des Seehandels gegen das Ende des 13. Jahrh.; Verkehr mit Frankreich und England 209. — Bedeutung ihres Seehandels 210.

Seehandel der Italiener vom Anfang des 14. bis zu Anfang des 16. Jahrhunderts.

A) Im schwarzen Meere.

1) Genua. (S. 211—225.)

Uebergewicht im Handel im schwarzen Meere 211. — Handel mit Tana; Handelsvertrag v. J. 1383 mit den Tartaren 213. — Erneuerung dieses Vertrages 214. — Handelsvertrag v. J. 1387 mit den Bulgaren 215. — Vertrag v. J. 1387 mit dem Sultan Murad I. 217. — Verkehr mit Trapezunt 219. — Streitigkeiten mit dem Kaiser Alexis II 120. — Erhalten 1380 neue Privilegien 121. — Fortgang des genuesischen Handels bis zur Eroberung Konstantinopels durch die Türken; Schutzbrief Muhammed's II. für die Genuesen 122. — Gefahr der genuesischen Besitzungen im schwarzen Meere; sie werden an die Bank von St. Georg abgetreten 223. — Verlust von Amastro; Eroberung Trapezunts 224. — Verlust Kaffa's 225.

2) Venedig. (S. 226—270.)

Erhält wieder Privilegien in Konstantinopel, und dadurch Zutritt zum schwarzen Meere 226. — Vertrag v. J. 1333 mit den Tartaren 227. — Wiederholte Erneuerung dieses Vertrages 228. — Verkehr mit den Bulgaren 229. — Traktat v. J. 1303 mit Trapezunt 230. — Traktat v. J. 1319 232. — Neue Handelstraktate v. J. 1363 und 1391 mit Trapezunt 233. — Maassregeln der Venetianer zum Schutze dieses Handels; Friedensvertrag v. J. 1416 mit den Türken; Traktat v. J. 1454 mit denselben 234. — Untergang des venet. Handels nach dem schwarzen Meere 235.

B) Im mittelländischen Meere.

1) Venedig. (S. 235—271.)

Verkehr mit Kleinasien 236. — Störung desselben 237. — Handel mit Konstantinopel 238. — Untergang desselben 239. — Wichtigkeit des Handels mit Syrien und Aegypten; Handelsvertrag v. J. 1303 mit Aegypten 240. — Pläne Marino Sanuto's und des Raimund Lullius über die Verlegung des Levantehandels 241. — Handelsvertrag v. J. 1344 mit Aegypten 243. — Unterbrechung dieses Verkehrs mit Aegypten, er wird aber immer bald wieder angeknüpft 244. — Traktat v. J. 1388; Bedeutung des venet. Handels mit Aegypten und Syrien im Anfang des 15. Jahrh. 247. — Bericht des venet. Konsuls in Alexandrien v. J. 1430 über willkürliche Beschränkung der venet. Handelsfreiheit 249. — Maassregeln der Republik dagegen 250. — Zurücknahme der Beschränkung 251 — Brief des Sultans an den Dogen 252. — Einführung des Pfeffermonopols 254. — Weitere Beschränkung der venetianischen Handelsfrei-

heit in Aegypten und Syrien 255. — Sinken des Handels mit jenen Ländern; Handelsverhältnisse der Venetianer in Aegypten im Anfange des 16. Jahrh. 256-259. — Einfluss der Entdeckung des Seewegs nach Ostindien auf den Handel mit Aegypten 260. — Die Portugiesen zerstören den Handel von Ostindien nach Aegypten 261. — Bestreben den Zug der orientalischen Waaren über Aegypten herzustellen 262. — Eroberung Aegyptens durch die Türken; Einfluss dieser Eroberung auf den Levantehandel 264. — Rückblick auf den venet. Handelsverkehr mit Aegypten während der Herrschaft der Mameluken; Untergang desselben durch die türkische Eroberung 265. — Handelsverkehr Venedig's mit Aragonien 266. — Mit Kastilien 267. — Mit der Berberei 268. — Traktate mit Tunis 269. — Venet. Zwischenhandel zwischen Aegypten und den Berberküsten 270.

2) Genua. (S. 271—275.)

Verkehr mit Kleinasien 271. — Gen. Alaunwerke in Foggia; Handelsverkehr mit Aegypten 272. — Faktoreien daselbst 273. — Verkehr mit der Berberei 275.

3) Kastilien. (S. 276—278.)

Knüpft am Ende des 14. Jahrh. Handelsverbindungnn mit den Häfen des mittelländ. Meeres an 276. — Verbindungen mit Aegypten 277.

4) Katalonien. (S. 278—309.)

Barcelona bleibt Centralpunkt des katal. Handels 278. — Verkehr nach Griechenland 279. — Privilegium v. J. 1320 in Konstantinopel 280. — Verkehr mit Aegypten; Anfängliche Hemmung desselben durch die Kirchenverbote; Gesandschaft v. J. 1314 an den Sultan 281. — Aufhebung der Beschränkung des Verkehrs mit Aegypten durch Peter IV. 284. — Anstellung katal. Konsuln in Aegypten 284. — Beweise für das Aufblühen des Verkehrs nach Aegypten zu Ende des 14. Jahrh.; Schutz dieses Verkehrs durch die aragon. Könige 285. — Verkehr mit Aegypten und Syrien während des 15. Jahrh. 286. — Eifer Barcelona's, denselben zu befördern 287. — Gesandschaften an die Sultane von Aegypten 288. — Verkehr mit den Küsten der Berberei 290. — Wichtigkeit desselben 291. — Verbindungen mit Marokko 292. — Handelstraktate v. J. 1308 mit Tunis; v. J. 1309 mit Bugia 293. — (Verhältnisse von Tunis zu Bugia 294.) — Erneuerung des Traktats mit Bugia i. J. 1313 297. — Traktat v. J. 1313 mit Tunis 298. — Traktat v. J. 1323 mit Tunis 299. — Gesandschaft an den König von Tremezen 303. — Fernere Gestaltung des katal. Handels mit den Berberländern 304. — Zustand des Verkehrs mit Tunis während des 15. Jahrh. 306. — Untergang desselben 309.

5) Florenz. (S. 309—316.)

Tritt gegen das Ende des 14. Jahrh. im Handel an die Stelle von Pisa; früherer Handel der Florentiner über Genua und

Pisa 310. — Streben nach Erwerbung eines Seehafens; erkaufen Livorno von den Genuesen 311. — Handelstraktat v. J. 1422 mit dem Sultan von Aegypten 312. — Reise der ersten florent. Galeere nach Aegypten; Einrichtung der florent. Konvois 313. — Florent. Handelshäuser in England, Flandern und Frankreich; neuer Vertrag mit Aegypten 314. Erhalten Handelsprivilegien vom türkischen Sultan; frühere Privilegien in Konstantinopel; Verkehr mit Aragonien 315. — Auswärtige florent. Handelshäuser gegen das Ende des 15. Jahrh. 316.

Handelsverbindungen der Italiener und Katalanen mit Cypern. (S. 317—323.)

Wichtigkeit Cypern's für den Levantehandel 317. — Privilegien der Venetianer und Genuesen im 13. Jahrh. daselbst; Einfluss des Falles von Acre auf Cypern's Handel 318. — Privilegium v. J. 1306 für Venedig; Bestätigung desselben in den J. 1328 und 1360; Eifersucht der Genuesen; Streit zwischen dem genues. und dem venet. Konsul; Krieg und Eroberungen der Genues. auf Cypern 320. — Sinken und Untergang des Handels von Cypern 321. — Verbindungen der Katalanen mit Cypern; Privilegium v. J. 1291 322.

C) Ausserhalb der Strasse von Gibraltar.

Allgemeines über diesen Handel 324. — Der Zugang zum atlantischen Meere wurde den mittelländischen Seefahrern um die Mitte des 13. Jahrh. eröffnet 325. — Wichtigkeit ihres Verkehrs mit Sevilla 326. — Die Niederländer hatten keinen direkten Seehandel nach dem mittelländischen Meere; der Handel zwischen Italien uud den Niederlanden war bis zu Ende des 13. Jahrh. Landhandel 327. — Aelteste Nachrichten über die Seefahrt der Venetianer nach den Niederlanden 328. — (Der Seehandel der Franzosen war im Mittelalter unbedeutend 329.) — Die Genuesen verkehren schon früher zur See mit den Niederlanden; Pegolotti's Nachrichten darüber 331. — Wichtigkeit der niederländischen Häfen für den Handel der Italiener 333. — Ursachen des schnellen Aufblühens des Seehandels der Italiener nach den Niederlanden 334. — Begünstigung des Seeverkehrs nach den Niederlanden durch die venet. Regierung; Einrichtung der venetianischen Konvois nach den Niederlanden 335. — Seefahrt der Katalanen nach den Niederlanden 336. — Wichtigkeit des Seehandels der Italiener und Katalanen nach den Niederlanden in der 2. Hälfte des 14. Jahrh. 337. — Direkter Seehandel nach England; späte Entwicklung des englischen Seehandels 338. — Italienische Handelshäuser in England im 13. Jahrh.; *Charta mercatoria* Eduard's I. 339. — Aelteste Nachricht über die Seefahrt italienischer Schiffe nach England; die Genuesen machten den Anfang 340. — Schnelles Aufblühen dieses Seeverkehrs 341. — Venetianische Schiffe erscheinen erst später in England 342. — Gleichzeitig die katalanischen 343. — Fortgang des Seehandels der mittelländischen Handelsstädte mit den Niederlanden und England; Erste

Einfuhr indischer Waaren nach Antwerpen durch die Portugiesen 344.

Antheil der Kastilianer und Portugiesen an dem Handel mit England und den Niederlanden, und Entwicklung des portugiesischen Seehandels bis auf die Zeit Heinrich's des Seefahrers. S. 345 bis Schluss.

a) Kastilien.

Bis zu Ende des 13. Jahrh. 345. — Im 14. Jahrh. unter Ferdinand IV. 346. — Unter Alfons XI.; Schutzbrief Eduard's II. v. J. 1324; Nationalbörse in Brügge 347. — Alfons' Schutz für den Seehandel 348. — Traktat mit England 349.

b) Portugal.

Diniz' Fürsorge 350. — Stellt Genuesen in der portugies. Marine an 351. — Wichtigkeit dieser Anstellungen; England's günstige Handelspolitik für Portugal 352. — Traktat v. J. 1353 mit England 353. — Handel mit Frankreich; Zolleinkünfte unter Peter I. 354. — Ferdinand's IV. Verordnungen zu Gunsten des Seehandels 355. — Stiftung einer Assekuranzgesellschaft 357. — Verkehr fremder Kaufleute in Lissabon 359. — Ausfuhr Lissabon's 360. — Zunahme der portugies. Handelsmarine und ihres Verkehrs mit England und den Niederlanden 361. — Nationalbörse in Brügge 362. — Zustand der Seefahrt unter Johann I. 363. — Sein Privilegium für die Venetianer; Bedeutung desselben für Portugal 364. — Schluss dieses Abschnittes 365.

Einleitung.

Schon seit lange ist man davon zurückgekommen, die glänzenden Entdeckungen zur See, welche dem Don Heinrich von Portugal den ruhmvollen Beinamen »der Seefahrer«, erworben haben, als die zufälligen dem Glücke zu verdankenden Erfolge kühner Unternehmungen einzelner vom chevaleresken Geist der Zeit beseelten Abenteurer anzusehen. Man hat angefangen, dieselben als nothwendige Folgen eines durch die Entwickelung der Zeit bedingten Strebens zu betrachten, welches seit Jahrhunderten ausgebildet worden und auf die Erweiterung des dem Unternehmungsgeiste der Zeit zugänglichen Raumes zum friedlichen Verkehr mit fremden Nationen gerichtet war. Dessenungeachtet ist bis jetzt nur noch wenig geschehen, den Zusammenhang nachzuweisen, in welchem diese bewundrungswürdigen Unternehmungen der portugiesischen Seefahrer im 15ten Jahrhundert zu so manchen früheren, weniger glücklichen und daher unbeachteten Versuchen ähnlicher Tendenz stehen, und die Momente herauszustellen, durch welche diese glorreichen Erfolge lange vorbereitet wurden. Es bedarf einer genauen Betrachtung der während des Mittelalters durch die Entstehung freier Handelsrepubliken und durch die Berührungen der christlichen Welt mit

dem Orient bedingten Entwickelung der Schifffahrt und des Verkehrs bei den Völkern der beiden westlicheren südeuropäischen Halbinseln, um die Fäden zu erkennen, welche die so folgereichen Unternehmungen des 15ten Jahrhunderts, durch welche der europäischen Menschheit eine neue Welt und ein neuer Weg zu den immer mehr begehrten kostbaren Erzeugnissen des bis dahin eben so unzugänglichen als bezaubernd erscheinenden Indiens entdeckt wurde, innig verknüpfen mit ihren zartesten vom Lichte abgewandten Keimen, welche zugleich gegeben waren mit dem ersten Erwachen jenes neuen eigenthümlichen maritimen Handelsgeistes in den italieninischen Handelsrepubliken, dessen Blüthen Venedig und Genua den grossartigen Glanz verliehen und dessen reiche Früchte durch Vermittlung der Völker der iberischen Halbinsel das ganze civilisirte Europa erntete.

Man kann sagen, am Ende des 14ten Jahrhunderts war für Italiener, Spanier und Portugiesen der Zeitpunkt eingetreten, wo es nur des Anstosses und des Einflusses einer hervorragenden Persönlichkeit bedurfte, welche die Resultate der während Jahrhunderte fortschreitend entwickelten geographischen Bildung dieser Völker in sich konzentrirte und die Richtung erkannte, nach welcher das dadurch immer lebendiger werdende Streben nach Aufsuchung neuer Wege für den Verkehr sich wenden musste, um jedes dieser Völker in jene Laufbahn der maritimen Entdeckungen zu leiten, in welcher die Erfolge bald so glänzend werden sollten. Auffallend ist es, dass unter diesen drei Völkern gerade dasjenige, welches sowohl durch wissenschaftlich-geographische als praktisch-nautische Ausbildung am meisten dazu vorbereitet schien, in jene ruhmvolle Laufbahn einzutreten, allein im alten Gleise blieb und selbst hartnäckig darin verharrte, nachdem schon die neue Bahn

gebrochen war. Es scheint, als wenn die italienischen Handelsrepubliken nur dazu berufen gewesen, ein neues, immer weitere Kreise für den Verkehr erzielendes Streben zu erzeugen und bis zu einem gewissen Punkte zu entwickeln, dass es aber nur dem konzentrirteren, monarchischen Staate gelingen konnte, von dem ihm vorbereiteten die reelleren Früchte zu erzwingen. Zwar sehen wir schon früh muthige italienische Seefahrer durch die Strasse von Gibraltar vorwärtsdringen, um im grossen atlantischen Ocean neue Wege und neue Länder, deren Daseyn alte Traditionen ahnen liessen, zu erspähen; allein solche kühne Unternehmungen, wie die der Vivaldi, des Teodosio Doria[1]), stehen vereinzelt da, ihr unglücklicher Ausgang schreckte Nachfolger ab. Es gehörten die Mittel und der Wille eines vom nächsten Urtheile der Menschen und vom ersten Erfolge unabhängigen Fürsten dazu, um ungeschreckt von den anfangs nutzlosen Anstrengungen das einmal vorgesteckte Ziel zu verfolgen.

Nicht die Italiener, nicht die Spanier, die nächst jenen damals den grössten Antheil an dem Verkehr zur See hatten, waren es, welche die planmässigen, erfolgreichen Entdeckungsreisen auf dem fast noch unbekannten atlantischen Meere begannen; es war das Volk, welches, zwar der Lage seiner Wohnsitze nach am meisten auf diese Richtung angewiesen, doch gegen jene am wenigsten dazu vorbereitet war, dieselbe einzuschlagen. Unter diesem Volke fand sich aber der Mann, der, hochgestellt durch Geburt und ausgerüstet mit allen Eigen-

---

1) *S. Graberg, Annali di Geografia e di Statistica. Genova 1803. 8. Tom. II. pag. 195. 257. 289 seg. — Foglietta, Storia di Genova. 1597. fol. pag. 213. — Tiraboschi, Storia della Lett. Ital. Tom. IV. l. 1. c. 5. pag. 84.*

schaften, die dazu gehören, einen einmal als den richtigen erkannten Weg ohne Bedenken und Zögern zu verfolgen, zugleich in sich alles Das aufgenommen hatte, was die beiden Nachbarnationen in geographischer und nautischer Bildung vor seinem Volke voraus hatten. Dies war der Sohn des ritterlichen Königs Johann des ersten von Portugal, der Infant Don Heinrich, dem die dankbare Nation den ehrenvollen Beinamen »der Seefahrer« gegeben, ein Mann, der in der Geschichte der Fortschritte der menschlichen Kultur eine bedeutende Stelle einnimmt, der aber beinahe vergessen worden ist über die glänzenden Erfolge, welche die späteren Entdeckungsreisen eines Vasco de Gama und eines Columbus hatten. Erst nachdem man in neuerer Zeit angefangen, den Ideen tiefer nachzuforschen, welche zu der Entdeckung einer neuen Welt leiteten, hat man wieder erkannt, dass zu einer vollständigeren Erkenntniss jener Zeit der maritimen Entdeckungen eine tiefere Einsicht in die geistigen bewegenden Ursachen für die ersten Entdeckungsreisen der Portugiesen auf dem atlantischen Ocean nothwendig sey. So schwer es nun aber auch seyn mag, in die Erkenntniss dieser Ursachen vollkommen einzudringen, so ist doch gewiss, dass Vieles darin aufgehellt werden kann durch eine genaue Untersuchung erstens der Zwecke, deren Erstrebung dem Infanten Heinrich Veranlassung gegeben, sein Volk auf diese Bahn der Thätigkeit zu leiten, und zweitens der Umstände, welche demselben sowohl den ersten Anstoss zur Erfassung seiner Plane als die Hoffnung auf deren Ausführung geben konnten. Zu dieser Untersuchung nun — die, weil sie sich über die Entwickelung der geographischen und commerciellen Kenntnisse während des Mittelalters verbreiten muss, von grosser Wichtigkeit zum Verständniss einer Menge von Erscheinungen der folgen-

den Zeiten ist, welche in jener Entwickelung ihren Grund haben, — einige Materialien und Vorarbeiten zu liefern, ist der Zweck, den ich in den folgenden Abhandlungen zu erreichen mich bemühen will.

Die Hülfsmittel, welche man zu dieser Untersuchung benutzen kann, sind indessen sehr mangelhaft. Von dem Infanten selbst ist uns nichts zum Verständniss seiner Absichten und Plane hinterlassen, auch haben wir nicht einmal gleichzeitige Berichte über dessen Unternehmungen. Wir sind beschränkt auf die Aussagen späterer Schriftsteller, die zum Theil allerdings aus authentischen Quellen schöpften, sich aber in der Angabe der Gründe und Plane des Prinzen vielfach widersprechen, so dass wir auch aus diesen erst diejenigen heraussuchen müssen, welche uns als Fingerzeige für unsere Untersuchung dienen können. Um nun aber diese Auswahl treffen zu können, ist es nöthig, zuerst den Gang dieser Entdeckungsreisen im Allgemeinen zu betrachten, denn hiedurch werden wir schon einigen Aufschluss über Veranlassung und Zweck derselben erhalten. Durch Vergleichung der verschiedenen Aussagen der erwähnten Schriftsteller mit dem Resultate dieser allgemeinen Betrachtung werden wir dann diejenigen erkennen können, welche wir in Untersuchung zu ziehen und zu verfolgen haben.

Bald nach der Eroberung Ceuta's im Jahre 1415, an welcher der Infant ruhmvollen Antheil gehabt, begann derselbe alljährlich einige Schiffe zur Entdeckung neuer Länder, gen Süden längs der Westküste von Afrika, auszusenden. Bis zum Jahre 1419 werden diese Unternehmungen mit regem Eifer fortgesetzt, und während dieses Zeitraums werden die afrikanischen Küsten bis zum Cap Nun erforscht und die beiden Inseln Madeira und Porto Santo aufgefunden. Doch mit diesem Jahre tritt ein

Stillstand in diesen Unternehmungen ein; der Infant wendet jetzt für längere Zeit seine ganze Aufmerksamkeit auf die Kolonisirung der beiden genannten Inseln und scheint, zufrieden mit dem Erfolg seiner Anstrengungen, nur darauf bedacht, durch den möglichst zweckmässigen Anbau dieser Inseln den grössten Nutzen für sein Vaterland zu erstreben. Bald erfreut er sich auch des überraschenden Gewinns, den das dahin verpflanzte sicilianische Zuckerrohr und die von Cypern eingeführte Weinrebe darbringen, und scheint durch denselben nun die gänzliche Befriedigung seiner Wünsche und Plane, welche ihm bei den Unternehmungen vorgeschwebt hatten, erreicht zu haben. Allein nach einer Unterbrechung von zehn Jahren sehen wir ihn aufs neue und mit vergrösserter Anstrengung die Entdeckungen längs der afrikanischen Küste wieder aufnehmen. Nicht kümmern ihn die wiederholt gemachten Einwendungen, es sey nutzlos, auf solche Unternehmungen Kräfte und Mittel zu verwenden, da selbst wenn es gelingen sollte weiter an dieser gefährlichen Küste vorzudringen, man doch nur unbewohnbare Wüsten, wie die Libyens, finden würde. Von jetzt an werden diese Entdeckungsreisen planmässig fortschreitende, immer weiter gegen Süd vorzudringen ist der Zweck, den der Infant unermüdlich verfolgt. Die endlich nach so vielen vergeblichen Anstrengungen glücklich erreichte Umschiffung des gefürchteten Cap Bojador dient demselben nur dazu, im gleichen Maasse mit dem erlangten Fortschritte die Anstrengungen zu vermehren. Die Entdeckung der für eine Handelsverbindung mit den Mauren, welche Goldstaub als Tauschmittel für europäische Waaren darbieten, so glücklich gelegene Insel Arguin kann das immer weiter gegen Süden gerichtete Streben nicht fesseln. Ein ferneres, erringenswertheres Ziel schwebt dem Infanten vor Augen, die Entdeckung von

Ländern, von denen ihm Kunde geworden durch Forschungen, welche sein hochstrebender Geist in der Einsamkeit seines Studirzimmers, wie auf dem Schauplatz seiner ruhmvollen Kriegszüge im Verkehr mit Völkern fremder Zunge und fremden Glaubens angestellt hatte.

Somit erkennen wir deutlich zwei Perioden in dieser Entdeckungsgeschichte, in welchen das verschiedene Verfahren auch verschiedene Absichten und Beweggründe errathen lässt. Während der ersteren ist das Streben des Infanten noch unbestimmter. Sein Blick ist zwar nach Süden gerichtet, doch noch nicht so unverwandt, dass er sich nicht von dieser Richtung hätte ablenken lassen, nachdem unbeabsichtigt die beiden Inseln Madeira und Porto Santo entdeckt worden [2]). Mit der Auffindung dieser beiden fruchtbaren Inseln, welche so wichtig für sein Vaterland zu werden versprechen, glaubt der Infant seinen Zweck, der noch ein allgemeiner ist, erreicht zu haben. Hierauf passt denn auch ganz, was João de Barros und Ruy de Pina über die Veranlassung und die Absichten der Unternehmungen des Prinzen sagen. »Sowohl bei der Einnahme von Ceuta«, heisst es, »als bei den späteren Heerfahrten der Portugiesen nach Afrika, denen Heinrich beiwohnte, zog er von maurischen Gefan-

---

2) Wenn wir hier von Entdeckung dieser Inseln reden, so wollen wir dadurch durchaus nicht in Abrede stellen, dass dieselben, so wie ein grosser Theil der von den Portugiesen unter Heinrich dem Seefahrer erforschten Westküste von Afrika schon vor seiner Zeit nicht allein von den Normannen entdeckt worden, sondern auch italienischen und katalonischen Seefahrern nicht unbekannt gewesen. Hierüber werden wir im 3ten Abschnitte bei Untersuchung der Seekarten (Portulanos) zu sprechen haben. Für die Portugiesen wurden diese Inseln damals in der That erst entdeckt, wenn es auch nachzuweisen ist, dass der Infant aus älteren italienischen Karten deren Existenz kannte.

genen und Handelsleuten Kunde von der Westküste und dem Innern Afrika's ein. Auf solche Weise erhielt er Nachrichten nicht allein über die Länder der Alarven, die an die Wüste, von ihnen Sahara genannt, grenzen, sondern selbst über jene Länder, die von den Asenegi bewohnt werden, die an die Neger von Jalof[3]) stossen, wo das Land Guinea, das sie selbst Guinauha heissen, anfängt. — Durch Entdeckung neuer Länder sich und sein Vaterland zu verherrlichen, Portugal grössere Besitzungen zu erwerben und neue Hülfsquellen zu eröffnen, dem Handel mehr Ausdehnung und Mannigfaltigkeit zu verschaffen und zugleich das Lob der Christenheit und den Dank der Kirche zu verdienen; dies war das hohe Ziel, das der Infant sich vorgesteckt hatte und das allein seine heisse Ruhm- und Wissbegierde, wie seinen Eifer für Portugals Vergrösserung und Verherrlichung zu befriedigen mochte« [4]).

Was veranlasste nun aber den Infanten, wieder auf ein viel ferner hinaus liegendes Ziel hinzustreben? denn dass dies der Fall, zeigt deutlich der Gang der Unternehmungen während der zweiten Periode der Entdeckungsreisen. Wir glauben nachweisen zu können, dass es die Aussicht war, durch Verfolgung des früher angeführten Weges, auf welchen ihn die Nachrichten der Mauren geleitet hatten, nicht allein die afrikanischen Länder, welche diese ihm beschrieben hatten, zu erreichen, sondern

---

3) Ueber die hier genannten Völker wird die im ersten Abschnitte geführte Untersuchung weitere Auskunft geben.

4) *João de Barros*, *Decadas da Asia. Dec. I. liv. I. cap. 2.* — *Ruy de Pina*, *Chron. do S. Rey D. Affonso. cap. 144.* in der *Collecção de livros ineditos de Hist. Portugueza, T. 1. pag. 486.* — *F. Lopez e Gomez E. de Azurara, Chron. del Rey D. Joam I. Lisb. 1644. fol. Parte terç. fol. 11.* —

sogar nach dem Lande der begehrten Specereien, dem fernen Indien zu gelangen, und dass diese Aussicht dem Infanten geworden war durch das Studium italienischer geographischer Werke und Karten, welche ihm um die Zeit zugekommen waren.

Hiemit haben wir den Gang angedeutet, welchen wir in unserer Untersuchung zu nehmen haben. Zuvörderst müssen wir herauszustellen suchen, welche Nachrichten es gewesen seyn mögen, welche der Infant über Afrika von den Mauren erhielt und welche ihm den ersten Gedanken geben konnten, an der Küste dieses Welttheils vorzudringen, um für den Handelsverkehr günstige Länder aufzusuchen, und darnach müssen wir untersuchen, was derselbe aus den geographischen Schriften und Karten jener Zeit überhaupt und insbesondere aus denen der Italiener über die Möglichkeit nach Indien zur See zu gelangen, erfahren konnte.

I. Abschnitt.

Geographische Kenntnisse, welche die Araber zur Zeit Heinrichs des Seefahrers über Central-Afrika und die atlantischen Küsten dieses Welttheils besassen.

Man sollte meinen, die Antwort auf die erste Frage, welche wir zu beantworten haben, nämlich die, welche Nachrichten über Afrika der Infant durch die maurischen Bewohner dieses Welttheils erhalten konnte, wäre leicht zu geben, da dieselbe ja von selbst aus den geographischen Beschreibungen, welche die arabischen Geographen des Mittelalters vom Innern Afrikas geben, erfolgen müsste. Da nun diese von den geschicktesten Geographen neuerer Zeit untersucht und dazu benutzt sind, die Lücken, welche ohne dieselben vor nicht langer Zeit noch die Karten vom nördlichen und mittleren Afrika gehabt haben würden, auszufüllen, so brauchte man, um diese Antwort zu finden, nur diese Karten zu studiren. Allein die Untersuchung dieser Karten giebt uns keine genügende Antwort auf unsere Frage, denn darnach kannten die Araber jener Zeit den westlichen Theil Mittelafrikas gegen das atlantische Meer hin gar nicht, konnten also auch dem Infanten keine Nachricht von Ländern geben,

welche er auf dem Wege längs der Küste dieses Erdtheils gegen Süden aufzufinden hoffen konnte. Bedenkt man aber, dass seit den Entdeckungen Denham's und Clapperton's [1]) in Centralafrika die letzten der arabischen Namen, mit welchen bis zu Anfang dieses Jahrhunderts die Gegenden Sudans auf unsern Karten bedeckt waren, verschwunden sind, so entsteht natürlich die Vermuthung, ob nicht vielleicht die Ausleger jener arabischen Geographen die Nachrichten derselben missverstanden und die in denselben angeführten Länder unrichtig auf den Karten eingetragen haben. Denn anzunehmen, dass alle jene mächtigen Reiche und Städte, welche die arabischen Geographen zum Theil so ausführlich beschrieben haben, spurlos verschwunden seyen, oder wohl gar dort nie existirt hätten, wohin jene Schriftsteller sie setzen, wäre doch wohl zu gewagt. Wenn nun aber das Erstere der Fall ist, so müsste es nach der jetzigen genaueren Kenntniss, welche neuere zuverlässige Reisende von diesen Gegenden Centralafrikas verbreitet haben, doch wohl möglich seyn, wenigstens einzelne der von den arabischen Geographen beschriebenen Localitäten in dem gegenwärtigen Zustande dieser Länder wieder zu erkennen, Punkte, welche geschickt wären, als Anhaltspunkte zur Bestimmung der Lage anderer von denselben beschriebenen Gegenden, deren Namen sich jetzt vielleicht gänzlich verändert haben, zu dienen, und so ein Bild des Zustandes dieser Länder während des Mittelalters zu gewinnen. Gelänge dies, so erhielten wir nicht allein die

---

1) *Narrative of Travels and Discoveries in northern and central Africa, in the years 1822—1824 by Major Denham, Capt. Clapperton and the late Dr. Oudney. London 1826. 4. — Journal of a second Expedition into the interior of Africa, by the late Commander Clapperton. R. N. London 1829. 4.*

Antwort auf unsere Frage, welche Nachrichten die Mauren dem Infanten vom Innern Afrikas geben konnten, sondern zugleich die Mittel zur Vergleichung des gegenwärtigen Zustandes dieser Länder mit dem, in welchem sie sich am Ende des Mittelalters befanden, eine Vergleichung, welche vielleicht einige interessante Aufschlüsse über die Geschichte dieser uns so wenig bekannten Gegenden geben könnte. Bis jetzt ist noch sehr wenig für eine solche Untersuchung gethan, denn sowohl Carl Ritter's unvergleichliche Geographie von Afrika, in welcher der Versuch gemacht worden, so wie Walckenaer's [2]) Untersuchungen über die Geographie Inner-Afrikas sind vor dem Bekanntwerden des Innern dieses Erdtheils durch neuere europäische Reisende erschienen, und das Werk Stüwe's »die Handelszüge der Araber unter den Abassiden durch Afrika, Asien und Osteuropa [3])« welches allerdings erst in der neuesten Zeit erschienen und welches der Verfasser auch mit einer Karte der den Arabern bekannten Welt begleitet, auf welcher auch in den Gegenden, von welchen wir hier reden, Namen von Städten und Reichen und Angaben der Handelsstrassen von den Berberländern dahin verzeichnet sind, ist, wie wir im Laufe unserer Untersuchung zeigen werden, in diesem Theil so gearbeitet, dass es zu diesem Zwecke gar nicht zu gebrauchen ist.

Dennoch glauben wir, dass es durch Benutzung der in neuerer Zeit zugänglich gewordenen Hülfsmittel wohl möglich wäre, nach den Nachrichten, welche die arabischen Geographen von Centralafrika uns hinterlassen haben, ein Bild dieses Landes zu entwerfen, welches mit

---

2) *Recherches Géogr. sur l'intérieur de l'Afrique septentr. Paris 1821. 8.*

3) Berlin 1836. 8. Eine gekrönte Preisschrift.

demjenigen, welches uns die neuesten Beschreibungen desselben geben, noch im Allgemeinen eine wohl zu erkennende Aehnlichkeit hat; und wenn wir es auch einer späteren Zeit, in welcher mehr von den in den Bibliotheken noch unbenutzt liegenden Schätzen arabischer Geographien und Reisebeschreibungen bekannt gemacht seyn werden, überlassen müssen, diese Arbeit auszuführen, so glauben wir doch dazu im Stande zu seyn, einige Umrisse jenes Bildes hier zu entwerfen, welche uns für unsern Zweck nothwendig sind. Wir wollen diese Arbeit unternehmen, da wir glauben, es werde durch das Interesse, welches der Gegenstand darbietet, entschuldigt werden, wenn wir diese Untersuchung etwas weitläufiger führen, als es zur Beantwortung unserer Frage, ob die Mauren des nordwestlichen Afrika's dem Infanten Nachricht geben konnten, welche denselben veranlassen konnten, so grosse Anstrengungen zur Aufsuchung von für den Verkehr glücklich gelegenen Ländern zu machen, nothwendig scheint, und diese Untersuchung mehr als einen selbstständigen Excurs behandeln.

Um aber einen Maassstab für die Zuverlässigkeit der zu erhaltenden Resultate zu geben, führen wir hier erst diejenigen arabischen Schriftsteller, deren Nachrichten wir für diese Untersuchung benutzen werden, kurz charakterisirt auf, da sie in ihrem Werthe zu verschieden sind, um mit gleichem Vertrauen gebraucht werden zu können. Wir nennen sie der Altersfolge nach.

1. Messudi schrieb um das Jahr 947 nach Chr. ein historisch-geographisches Werk, »die goldenen Wiesen und die Edelsteinminen« betitelt, welches wir durch Auszüge, welche De Guignes daraus lieferte, kennen [4]). Obgleich dieser Schriftsteller als Quelle für uns

---

4) *Notices et extraits des Manuscrits de la Bibl. du Roi. T. I.*

ohne Bedeutung ist, da De Guignes in seinen Auszügen fast alles Geographische weggelassen hat, so müssen wir ihn doch anführen, weil spätere Geographen viel aus ihm geschöpft haben. Er war sehr gelehrter Sammler und benutzte in geographischer Hinsicht besonders das Werk des Obeid-allah ibn Kordadzbeh, dessen er auch mit dem grössten Lobe erwähnt. Er hatte aber auch selbst, wie er sagt, weite Reisen nach Ost und West gemacht. Die Inhaltsanzeige seines Werks »das Buch der Anzeige und der Ermahnung,« in welchem er interessante Details über seine literarischen Arbeiten giebt, welche Silvestre de Sacy bekannt gemacht hat, beweist, wie bedeutend der geographische Inhalt des oben genannten Werks sein muss, und dass dasselbe als eine gute Quelle zu betrachten ist [5]).

2. Ibn-Haukal. — Der Name dieses berühmten Geographen ist bei uns zuerst allgemeiner bekannt geworden durch Ouseley's Uebersetzung eines persischen geographischen Werks, welche er im Jahr 1800 unter dem Titel »*The oriental geography of Ebn-Haukal*« herausgab. Der Titel der Handschrift war: »Die Wege und die Königreiche«, doch ohne Namen des Verfassers. Da man wusste, dass Ibn-Haukal ein geographisches Werk unter diesem Titel geschrieben habe, und da Abulfeda den Ibn-Haukal häufig citirt und diese Citate meist mit Stellen in dem genannten persischen Manuscripte wörtlich übereinstimmten, so nahm Ouseley dasselbe für eine Uebersetzung des arabisch geschriebenen Werks Ibn-Haukal's an. De Sacy stimmte in seiner An-

---

5) *Notices et extraits des Manuscr. de la Bibl. Impériale. T. VIII. p. 132. 141. 156.* — Vergl. *Uylenbroek, Dissertatio de Ebn-Haukal. Lugd-Batav. 1821. 4. p. 57. Hamaker, Spec. Catal. Codic. orient Bibl. Lugd-Batav. p. 46.*

zeige dieser Oriental Geography [6]) der Annahme in Hinsicht des Verfassers bei, zeigte jedoch, dass viele von Abulfeda aus diesem Schriftsteller citirte Stellen theils nur abgekürzt, theils gar nicht sich in dem von Ouseley übersetzten Werke fänden, und behauptete deshalb, dass dies nicht eine Uebersetzung des Werks Ibn-Haukal's, sondern ein Auszug aus demselben sey. Ouseley hatte aus innern Gründen die Zeit der Abfassung als zwischen den Jahren 902 und 968 (n. Ch.) bestimmt, de Sacy schränkte dieselbe noch enger ein auf die Zeit von 915 bis 921. (303—309 der Hedschra.).

Diese Arbeit Ouseley's wurde mit grosser Freude von den Geographen aufgenommen, da sie die Quellen für die Kenntniss der Geographie des Mittelalters, besonders Asiens, um ein Bedeutendes vermehrte. Dies Werk, um zweihundert Jahre älter als das des Idrisi, giebt die schätzbarsten Nachrichten über den damaligen Zustand der dem Islam unterworfenen Länder, besonders über Persien. Für unsere Untersuchung ist es jedoch ohne erhebliche Bedeutung, da der Verfasser der Länder der Schwarzen in Afrika nur sehr kurz erwähnt, »weil er von Natur ein zu grosser Freund der Weisheit, der edlen Gesinnung, der Religion, der Gerechtigkeit und einer geregelten Regierung sey, um mit solchen Menschen sich zu beschäftigen.«

War aber der Ruf Ibn-Haukal's durch diese Arbeit Ouseley's bedeutend als Geograph geworden, so ward er es in noch viel höherem Grade als Uylenbroek im Jahr 1822 von dem Originalwerk dieses Schriftstellers, von welchem sich ein Manuscript in Leyden befindet, umständlichere Nachricht und einige Auszüge gab. Durch eine genaue Untersuchung dieses Manu-

6) *Magasin Encyclopédique T. VI, p. 4. 8. suiv.*

scripts und Vergleichung desselben mit dem von Ouseley übersetzten und den im Abulfeda aus dem Ibn-Haukal citirten Stellen bewies Uylenbroek, dass das Ouseleysche weder eine Uebersetzung noch ein Auszug aus dem Werke des Ibn-Haukal, sondern eine funfzig Jahr ältere Arbeit sey und eine Hauptquelle des Ibn-Haukal gewesen, und dass alle Anführungen aus dem Ibn-Haukal, welche in der Geographie des Abulfeda vorkämen, sich wörtlich in dem Manuscript von Leyden fänden. Der Wichtigkeit unseres Schriftstellers wegen heben wir noch Folgendes aus den Untersuchungen des gelehrten Physikers Uylenbroek [7]) über denselben und aus de Sacy's Anzeige dieser Arbeit [8]) hervor: Ibn-Haukal verliess zum ersten Male Bagdad im Jahr 331 (942—3 n. Chr.) und reiste durch Aegypten nach Afrika, im Jahre 340 scheint er in Spanien gewesen zu seyn, 18 Jahr später finden wir ihn in Mesopotamien, im Jahre 360 besuchte er wieder Afrika und um das Jahr 366 (976—7 n. Chr.) verfasste er, nach der Beendigung seiner langjährigen Reisen in Asien und Afrika sein geographisches Werk, welches wir hier betrachten. Es ist eine Beschreibung aller dem Islam unterworfenen Länder mit Specialkarten eines jeden derselben, Spanien und Sicilien ausgenommen. Die Beschreibung von Afrika nimmt in dem Codex zu Leyden, der um das Jahr 1325 zu Constantinopel geschrieben ist, sechzehn Quartseiten ein. — Die Quellen, die Ibn-Haukal für sein Werk benutzte und die Art der Abfassung desselben lernen wir am besten aus den eignen Worten des Verfassers, die er am Schlusse der Beschrei-

---

7) *Dissertatio de Ebn-Haukal. Lugd. Batav. 1822. 4.*

8) *Journ. des Savans. Janv. 1823.*

bung von Sind hinzufügt kennen [9]). »Getrieben von der Neigung zum Reisen und zu Abenteuern, sagt Ibn-Haukal, und um die Figur der Städte und die Lage der Oerter zu zeichnen, durchzog ich Provinzen und Länder. Ich hatte beständig zur Hand das Werk des Ibn-Khordadbeh, das des Djeihani und den Tadhkira (Tagebuch) des Abu-lfaradj Kodama Ibn-Djafar. Was die beiden ersten dieser Bücher betrifft, so halte ich mich schuldig, Gott um Vergebung zu bitten wegen des Fleisses, den ich darauf verwendet habe, sie auswendig zu lernen, welches mich davon abgehalten, wie ich es sollte, dem Studium wahrhaft nützlicher Wissenschaften und der Gesetze, deren Ausübung eine unumgängliche Pflicht ist, mich hinzugeben. Einst traf ich den Abu-Ishak Faresi; er hatte eine Karte von Sind und eine von der Provinz Fars gezeichnet, die erstere war schlecht, die andere aber sehr gut ausgeführt. Meinerseits hatte ich die Karte von Aderbidjan, welche man in dieser Beschreibung sieht, und die von Djezireh gezeichnet, welche er beide sehr lobte. Darauf zog er die Karte von Aegypten hervor, die schlecht war, und die von Magreb, die grösstentheils irrig war, und sagte mir: Ich habe dein Horoskop wohl betrachtet und die Prognostica deines Aeusseren. Ich bitte dich deshalb, dies mein Buch zu verbessern, wo ich mich versehen habe. — Ich verbesserte in der That mehrere Zeichnungen, indem ich sie unter seinem Namen liess. Darauf beschloss ich, mich einzig mit diesem Buche zu beschäftigen, es zu verbessern, alle Karten dazu zu zeichnen und die Ausdrücke zu ordnen, ohne das Memorial des Abu-lfaradj zu Hülfe zu nehmen, obgleich dies ein vortreffliches Buch und ein in jeder

9) *Uylenbr. l. l. p. 59. ff. De Sacy l. l. p. 20 ff.* Vergl. *Liber Climatum, auct. Abu ishac el-faresi; ed. Moeller p. 2. ff.*

Hinsicht der Wahrheit getreues Werk ist. Es war meine Pflicht, davon ein Wort in diesem Buche zu sagen, ich liebe es jedoch nicht, lange von den Arbeiten Anderer und von Werken, die mir fremd sind, zu sprechen.« — Es würde uns zu weit führen, wollten wir Uylenbroek in seinen interessanten Untersuchungen, die er auf dem Grunde der in der angeführten Stelle enthaltenen Angaben über den Verfasser des von Ouseley übersetzten Werks anstellt, folgen. Wir beschränken uns darauf, anzuführen, dass das Resultat dieser Untersuchungen die Annahme ist, dass Abu-Ishak Faresi und Ibn-Khordadbeh eine und dieselbe Person, und Verfasser der von Ouseley übersetzten persischen Geographie sey, dass aber de Sacy diesem geradezu widerspricht, gegen die andere Annahme Uylenbroek's jedoch, dass dies persische Werk dasjenige des Abu-Ishak Faresi sey, welches der Geographie des Ibn-Haukal zur Grundlage gedient habe, nichts einzuwenden hat.

Ich habe mir erlaubt, von diesem Schriftsteller weitläufiger zu sprechen, weil, obgleich aus dem Theil seines Werks, welcher von Afrika handelt, bis jetzt nur die Angabe der Wege-Distanzen von Segelmesa nach einigen Punkten Central-Afrikas bekannt gemacht worden [10]), derselbe dennoch für uns von grosser Wichtigkeit ist, theils weil Idrisi und Abulfeda ihn vielfach benutzt haben, theils weil wir dadurch erfahren, dass es um diese Zeit schon einen Schriftsteller gab, der auch die inneren Länder Afrikas nach eignen Beobachtungen beschrieb. Selbst aus dem Wenigen, was bis jetzt aus seinem Werke bekannt geworden (es beschränkt sich auf die Beschreibung von Persien), geht hervor, dass

---

10) In Walckenaer, *Recherches géogr. sur l'Afrique p. 475.*

Ibn-Haukal ein gelehrter und trefflicher Beobachter war und des grössten Zutrauens würdig ist. Ausserdem beweist es aber auch wieder, von welchem ausserordentlichen Gewinn es für die Geschichte der Geographie im Mittelalter seyn würde, wollten Männer, wie Uylenbroek, der des geographischen, nicht des blos philologischen Inhalts wegen an die Untersuchung dieses Geographen ging, uns aus dem reichen Schatze der Bibliotheken mehreres von der geographischen Literatur der Araber durch Uebersetzungen zugänglich machen.

3. Abu-Obaid Bekri, gebürtig aus Cordova, schrieb um das Jahr 460 (1068—69 n. Chr.) ein geographisches Werk unter dem beliebten Titel: »die Strassen und die Reiche.« Quatremère hat aus einem nicht ganz vollständigen Manuscript dieses Werks, welches die Königl. Bibl. zu Paris besitzt, den Afrika betreffenden Theil fast vollständig übersetzt [11]) und erschöpfende Untersuchungen über den Verfasser gegeben [12]). Abu Obaid's Werk ist eine historisch-geographische Beschreibung des den Arabern bekannteren Afrikas, welche sehr genaue und interessante Nachrichten über den nordwestlichen Theil dieses Welttheils enthält und auch über den Theil Central-Afrikas, der uns beschäftigt, ausführlicher ist als irgend eine andere uns durch Uebersetzung zugänglich gemachte arabische Geographie.

Abu-Obaid schrieb dies Werk in Cordova, und schöpfte seine Nachrichten dazu theils aus anderen geographischen Schriftstellern, deren er mehrere nennt, theils und wohl vorzüglich aus mündlichen Berichten von Reisenden [13]). Vielleicht verfasste er auch einige Theile

---

11) *Notices et Extr. d. l. Bibl. du Roi. Tome XII. p. 443—657.*

12) *l. l. p. 438—442* u. *p. 658—660.*

13) l. l. p. 463. 578. 617. 651 u. a. O.

des Werks nach eigenen Beobachtungen; die sehr genaue und ausführliche Beschreibung des nordwestlichen Theils von Afrika, namentlich der Städte Ceuta, Tanger, Fez und anderer, machen dies wahrscheinlich. Bei der Beschreibung der Länder der Schwarzen führt er sehr häufig einen Muhammed ben-Jussuf aus Kairowan als seinen Gewährsmann an, der ein geographisches Werk über diese Gegenden geschrieben haben muss [14]), von dem wir aber sonst nichts wissen. Darnach nennt er öfters einen Fakih Abd-almelik, von dem er mündliche Berichte erhielt und der, wie es scheint, diese Gegenden als Missionar bereist hatte; ausserdem wiederholt er oft, »wie mir erzählt worden.« — Wenn man nun aber auch über die Quellen Abu Obaid's nichts Näheres angeben kann, so muss man doch aus seiner Arbeit selbst sich davon überzeugen, dass er sehr gute Quellen sich zu verschaffen und dieselben gut zu benützen gewusst habe. Zum Beleg hiefür wollen wir noch einige Worte des gelehrten Uebersetzers, dessen Urtheil wohl gültig ist, anführen: »Der Schriftsteller, dem wir dies Werk verdanken, kann sicher als ein genauer und einsichtsvoller Compilator betrachtet werden. Die Beschreibungen, welche er uns von den verschiedenen Ländern Afrikas liefert, sind lehrreich, voll von merkwürdigen Details, die alle Charaktere der Genauigkeit, welche die Kritik verlangen kann, darbieten und die oft für uns um so mehr Interesse haben, da sie sich bei keinem der Geographen und Historiker, welche wir besitzen, finden.«

4. Idrisi, bekannt unter dem Namen Geographus Nubiensis, schrieb um das Jahr 1153 n. Chr. seine »Geographischen Gemüthsergötzungen«, von wel-

14) l. l. p. 559.

chen schon im Jahre 1592 zu Rom ein Auszug gedruckt wurde. Eine lateinische Uebersetzung dieses Auszugs, zu welcher der berühmte de Thou die beiden Minoriten Gabriel Sionita und Johann Hesronita veranlasste, erschien 1619 zu Paris unter dem Titel Geographia Nubiensis. Bis auf die neueste Zeit kannte man wenig ausser diesem Auszuge, nach welchem auch Hartmann sein ausgezeichnetes Werk über die Geographie Afrikas nach Idrisi bearbeitete [15]). Die Bodleyanische Bibliothek besitzt zwei Handschriften dieses seltenen Werks, welche durch Pococke und Graevius aus dem Morgenlande mitgebracht worden. Eine englische Uebersetzung des Theils desselben, welcher Afrika behandelt, ist im Jahre 1820 in einer englischen Zeitschrift für orientalische Litteratur angefangen [16]), aber leider nicht so weit fortgesetzt worden, als die Wichtigkeit des Werks es wünschenswerth macht. — Rosenmüller hat zunächst Syrien nach einem Facsimile des Manuscripts der Bodleyanischen Bibliothek herausgegeben [17]). Ganz neuerdings haben wir eine vollständige Uebersetzung des ganzen Werks durch den gelehrten Orientalisten Jaubert erhalten [18]). Sie ist auf Antrieb der pariser geographischen Societät nach zweien Manuscripten der Bibliothèque du Roi ausgeführt und durch Au-

---

15) *Edrisii Africa, curavit Joh. Melch. Hartmann, ed. alt. Gottingae 1796. 8.*

16) *Annals of Oriental Litterature. Tom. I. London 1820. 8.*

17) *Analecta Arab. ed. lat. vert. Rosenmüller. Pars III. Lips. 1828. 4.*

18) *Géographie d'Edrisi traduite de l'arabe en français, et accompagnée de notes par P. Amédée Jaubert. 2 Tomes. 4. Paris 1836 et 1840.* Dies Werk bildet den 5. und 6. Theil des *Recueil de voyages et de mémoires, publié par la Société de Géographie (de Paris).*

torisation des Königs gedruckt. Die erstere dieser Handschriften ist eine vollständige im Jahr 1344 beendigte Kopie des ganzen Werks; die andere, deren Alter Herr Jaubert nicht angiebt, was wegen der dabei enthaltenen Karten sehr zu bedauern ist, geht aber nur bis zur achten Section des siebenten Klimas. Wir werden uns dieser Uebersetzung mit Vergleichung der genannten englischen, bei unserer Untersuchung bedienen.

Idrisi, der aus einer fürstlichen Familie, welche von Mahadi Abdallah um das Jahr 919 vom Thron gestossen wurde, stammte, war zu Ceuta 1099 geboren. Er studirte zu Cordova und schrieb sein geographisches Werk am Hofe Roger's I., Königs von Sicilien, zur Erläuterung eines für diesen Fürsten verfertigten silbernen Planispher's [19]), und beendigte dasselbe, nach seinem eigenen Berichte, um die Mitte des Januars 1154 [20]). Ueber die Quellen, welche Idrisi zu dieser Arbeit benutzte, ist wenig auszumachen. Er nennt freilich öfters Namen von Schriftstellern, auf welche er sich bezieht; den Ptolemäus ausgenommen, kennen wir aber unter diesen nur den Massudi und den Ibn-Haukal, welchen letzteren er oft citirt, etwas näher. Ob und wie er diesen aber bei der Beschreibung des Innern von Afrika benutzt hat, lässt sich bei unserer mangelhaften Kenntniss dieses Theils der Reisebeschreibung des Ibn-Haukal nicht ausmachen; doch ist es wohl wahrscheinlich, dass er sich der Nachrichten, welche dieser über jene Gegenden sehr

---

19) Dies geht aus der Vorrede Idrisi's nach der neuen Uebersetzung von Jaubert hervor; es war eine Erdscheibe, kein Globus, wie man nach den älteren Uebersetzungen glaubte. *Pococke*, *Spec. Hist. Arab. p. 122. 372.*

20) *Ann. of Orient. Lit. p. 129.*, Jaubert's Uebersetzung Th. I. S. XX.

ausführlich gegeben, bedient habe. Unstreitig hat aber Idrisi viel mehr Schriftsteller benutzt, als er anführt, so ist es z. B. ausgemacht, dass er bei der Beschreibung von Jerusalem, welches zu der Zeit, wo er schrieb, in den Händen der Christen war, einem christlichen Berichterstatter gefolgt ist [21]). Dasselbe ist höchst wahrscheinlich bei der Beschreibung der europäischen christlichen Länder der Fall, und doch nennt er unter seinen Quellen keinen christlichen Schriftsteller. Einige Länder beschreibt Idrisi wohl nach eigenen Beobachtungen auf Reisen; so einen Theil von Spanien und die Umgebungen seiner Vaterstadt [22]). Sehr viele Nachrichten erhielt er jedoch aus dem Munde von Reisenden und höchst wahrscheinlich die meisten von denen, welche er über das Innere von Afrika mittheilt; besonders nennt er das Volk von Wardjelan (Vareklan), welches den Handel nach Ganah betrieb, als seine Berichterstatter [23]).

Was die Glaubwürdigkeit dieses Schriftstellers betrifft, so ist sie immer sehr hoch gehalten, und nach ihm auch fast allein sind noch bis zu Ende des vorigen Jahrhunderts die Karten von Centralafrika gezeichnet worden. Auch wir müssen den Idrisi bei unserer Untersuchung als bedeutende Autorität gelten lassen, denn dass er seine Quellen gut zu wählen und zu benutzen wusste, beweist eine Untersuchung seiner Nachrichten über die Länder, wo man sie mit gleichzeitigen sicheren anderen vergleichen kann, wie bei Frankreich, Spanien, dem nördlichen Afrika. Dennoch müssen wir immer bedenken, dass er über die Länder, mit denen wir uns beschäftigen, nicht als Augenzeuge berichtet, sondern

---

21) *De Sacy, Journ. des Sav. 1831.* Maiheft.

22) *Clima IV. Sect. 1.*

23) Vergl. Hartmann, l. l. p. CXI. seq. p. 133.

nach den Nachrichten von Karavanenreisenden, die, wenn auch absichtlich wahrheitsliebend gegeben, doch immer etwas schwankend bleiben, wie aus der Vergleichung der aus solchen Nachrichten von den eifrigsten und geschicktesten neueren Forschern erhaltenen Resultate mit denen von Augenzeugen gewonnenen, erhellt.

Das Originalwerk Idrisi's scheint ohne geographische Karten gewesen zu seyn, er erwähnt derselben wenigstens nicht in der Vorrede zu seinem Werke, in welchem er ausführlich über die Veranlassung und den Zweck desselben spricht [24]). Unter den genannten Handschriften sind jedoch zwei, denen Karten beigefügt sind. Der Codex Nro. 887 der Bodleyanischen Bibliothek, welcher von Pococke in Syrien gekauft worden, enthält deren eine grosse Anzahl. Eine derselben, eine Weltkarte, hat Vincent bekannt gemacht [25]). Ebenso enthält die eine der beiden Handschriften der Pariser Bibliothek, welche Jaubert benutzt hat, neun und sechzig geogr. Tafeln oder Karten, von welchen derselbe als Probe drei, die Abbildungen der Länder der ersten, zweiten und dritten Section des ersten Climas dem ersten Theil seiner Uebersetzung beigefügt hat. In dem dritten Ab-

---

24) Jaubert's Uebers. Th. I. S. XX ff.

25) *Periplus of the Erythrean Sea. London 1800.4.* Diese hat Bredow nachstechen lassen (Gaspari, Allgem. geogr. Ephemeriden, 9ter Band, S. 197 ff.), und eine Abhandlung dazu geschrieben, in welcher er zu beweisen sucht, dass die Araber den geographischen Vorstellungen von der Erde, welche sie von den Griechen bekommen, sehr wenig Neues hinzugefügt hätten. Bedenkt man aber, dass die Karte, durch deren Untersuchung Bredow diese Behauptung durchzuführen sucht, das Werk eines Abschreibers aus dem Jahr 1500 und ohne alle Angabe der Quelle ist, auch zu der Geographie des Idrisi nicht recht passt, so scheint Bredow's Behauptung sehr in Zweifel gezogen werden zu müssen.

schnitte unserer Untersuchungen, in welchem wir von den Karten des Mittelalters zu reden haben, werden wir Veranlassung finden, ausführlicher von den arabischen Karten und von dem folgereichen Einfluss zu sprechen, den die Araber auf die Zeichnung der Karten des Mittelalters gehabt haben.

5. Ibn-al-Wardi schrieb in der ersten Hälfte des dreizehnten Jahrhunderts zu Aleppo ein geographisches Werk unter dem Titel: »Die Perle der Wunder.« Es ist eine physisch-politische Erdbeschreibung, in welche viele naturhistorische Nachrichten aufgenommen sind und die viel Ausführliches über Afrika, Syrien und Arabien giebt. Dies Werk, von dem es in Europa viele Handschriften giebt, ist noch nicht vollständig übersetzt. De Guignes hat einen Auszug daraus gegeben nach neun Handschriften, welche die Pariser Bibliothek davon besitzt, jedoch die dazu gehörige Weltkarte, welche sich bei sieben dieser Handschriften befindet, weggelassen [26]). In neuerer Zeit hat Tornberg in Upsala nach einer dortigen Handschrift die Einleitung und das 2te, 3te, 4te und 5te Kapitel mit lateinischer Uebersetzung herausgegeben und die Weltkarte nachstechen lassen [27]). Früher hatten noch Hylander [28]), Aurivillius [29]) einiges davon bekannt gemacht. Möller hat das in Gotha befindliche Manuscript beschrieben [30]).

---

26) *Notices et Extr. d. l. B. du Roi. Tome II.*

27) *Fragmentum libri Margarita mirabilium, auctore Ibn-el-Vardi. Upsaliae. 1825. 8.*

28) *Specimen operis cosmographici Ibn-el-Vardi, arab. et lat. Lundae 1784 – 88.*

29) *Dissertationes ad sacras litteras et philolog. orient. pertinentes, ed. J. D. Michaelis. Gott. 1790. p. 41 seq.*

30) *Catal. libb., qui a Setzenio emti in Bibl. Gothana asservantur. Gothae. 1825. 2. 4.*

In der Einleitung erklärt sich Ibn-al-Wardi über die Veranlassung zur Abfassung seines Werkes und über die von ihm dazu benutzten Hülfsmittel. Er hatte auf Verlangen des Statthalters von Aleppo einen kleinen Erdglobus [31]) gemacht, die Abbildung desselben ist die von ihm gegebene Weltkarte und die geschriebene Abhandlung sollte als Erläuterung derselben dienen [32]). Er schöpfte seine Nachrichten, wie er sagt, aus den Büchern gelehrter Männer, und er nennt deren sieben, unter denen zu beachten sind die Geographie des Ptolemäus und die goldenen Wiesen des Mesudi (Massudi). Später

---

31) Dies war wohl in der That eine Erdkugel und keine Erdscheibe, wie die, zu deren Erläuterung Idrisi sein geographisches Werk schrieb. Dies geht aus der folgenden Stelle, wo er von der Gestalt der Erde spricht, hervor. (Tornberg's Uebersetzung, Seite 32.) *Opinio, quam maxima hominum pars sequitur, haec est: terra, sicut globus, rotunda coelo undique cingitur, eodem modo quo ovi album luteo circumdatur. Vitellus igitur terram refert, albumen coelum. Testa ovi coelo etiam similis est, si excipias, formam coeli, non sicut ovi esse oblongam, sed rotundam, quemadmodum ambitum sphaerae torno dolatae. Quam ob caussam geometrae dicunt, si mente in una terrae parte fodiatur, ad alteram huic oppositam plagam perveniatur esse necesse. Si igitur e. c. Andalusia perforetur, foramen in Sina aperietur.* — Diese merkwürdige Stelle ist noch besonders interessant, weil aus derselben aufs Deutlichste hervorgeht, dass auch die Arabischen Geographen im Mittelalter Asien sehr weit gegen Osten ausdehnten, eine Meinung, welche bekanntlich gegen das Ende des Mittelalters allgemein war, und welche viel zu der Zuversicht beitrug, mit welcher Columbus die Ausführbarkeit seines Planes, auf dem Wege gegen West den Ost zu erreichen, betrachtete. Vergl. A. v. Humboldt, Kritische Untersuchungen über die Entwickelung der geographischen Kenntnisse von der neuen Welt. Aus d. Franz. v. Ideler, Theil I. S. 31. 45. 82 ff. u. Anmerkg. *II.* S. 516—560.

32) *Tornb. l. l. p. 18.*

citirt er aber noch eine Menge Schriftsteller, unter anderen öfters Aristoteles, Cazwini und Ibn-Haukal.

Das Buch des Ibn-al-Wardi, der ein sehr frommer Muhamedaner gewesen zu seyn scheint, enthält neben vielem Fabelhaften doch viele interessante und wichtige Nachrichten, und ist besonders zur Kenntniss der physisch-geographischen Ansichten der Araber von Wichtigkeit. Für unsern Zweck ist es besonders der beigegebenen Weltkarte wegen von Bedeutung, da sich auf denselben die Namen von mehreren der Länder finden, deren Lage wir zu untersuchen und festzustellen uns bemühen werden.

6. Jakut, geboren $11\frac{78}{80}$ gestorben 1229 n. Chr. ($57\frac{4}{5}$ — 626) von Geburt ein Oströmer (Rumy, ein Grieche oder aus den Ländern der Rum, unter welche auch namentlich Kleinasien begriffen wurde), kam jung in muhamedanische Gefangenschaft und wurde in Bagdad von einem Kaufmanne gekauft, welcher ihm Unterricht ertheilen liess, ihn zum Abschreiber von Büchern und später zum Reisen in seinen Handelsgeschäften gebrauchte. Nach dem Tode seines Herrn setzte er den Handel für sich selbst fort, und betrieb besonders den Handel mit Büchern [33]).

Er hat ausser vielen anderen meist litterarhistorischen Schriften ein grosses geographisches Wörterbuch unter dem Titel: »Alphabet der Länder«, geschrieben, welches ganz ausgezeichnet seyn soll. Dies Werk hebt mit einer langen Einleitung an, die einzelne Punkte der mathematischen, physikalischen, und politischen Geographie erörtert. Ausser den Erfahrungen und Beobachtungen, die er auf seinen vielen Reisen gemacht, benutzte er dafür

---

33) *Hamaker, Spec. Cat. cet. p. 87 — 113.* Freitag in Fundgruben des Orients. VI. p. 258 – 260.

eine grosse Menge arabischer geographischer Werke, welche ihm grösstentheils die vorzüglichen Bibliotheken zu Merw (in Chorasan) zum Gebrauche darboten [34]).

Obgleich sich von diesem für die Kenntniss der geographischen Wissenschaft bei den Arabern so wichtigen Werke, Handschriften in Oxford, Kopenhagen und Petersburg befinden, so ist doch noch sehr wenig davon übersetzt worden. Das geographische Lexikon, welches de Guignes im Auszuge übersetzt hat und welches er einem Jakuti zuschreibt, ist wahrscheinlich ein ganz anderes Werk, und im Grunde nicht bedeutend [35]). Fraehn hat die

---

34) Fraehn, Ibn-Fozlan's und anderer Araber Berichte über die Russen. Petersb. 1823. 4. p. XL. p. XXXVIII seq.

35) *Notices et Extr. d. l. Bib. du Roi. Tome II.* Dies von De Guignes übersetzte geographische Wörterbuch enthält über seinen Verfasser und die Zeit seiner Abfassung folgende Auskunft. Am Ende desselben heisst es: Hier ist das Ende von dem, was ich aus dem Buche: »Erklärung der merkwürdigsten Dinge, welches ich aus den Schriftstellern jener Zeit zusammengetragen habe, anführe; ich habe es im Jahre 816 (1403) für mich und für die, welche nach mir kommen, gemacht.« — In der Vorrede nennt sich der Verfasser Abderraschid ben Saleh ben Nuris al-Bakusi. Malte-Brun (*Précis de la Géographie universelle, quatrième édition par Huot, Paris 1836. Tom. I. pag. 437.*) führt es unter dem Titel »El-Bakui, Wunder der Allmacht auf der Erde«, an und setzt es in das Ende des vierzehnten Jahrhunderts. Man hat es für einen Auszug aus dem genannten Werk des Jakut gehalten; allein die Vergleichung der Artikel Rus und Bulghar spricht nicht für diese Annahme. Ob es, wie de Guignes meint, ein Auszug aus einem Werke des Kazwini, der 682 gestorben und ausser den naturwissenschaftlichen Werken, aus welchen de Sacy einen Auszug gegeben, auch ein geographisches geschrieben hat, vermögen wir nach dem, was de Sacy über diesen Schriftsteller mittheilt, nicht zu bestimmen. (*De Sacy, Chrestomathie Arabe III. p. 427 — 450.*). Dagegen scheint zu sprechen, dass unser Bakui bei Beschreibung der Stadt Cazwin,

Artikel Rus und Bulghar übersetzt [36]). Abulfeda hat den Jakut vielfach benutzt, aber nur einen Auszug aus dessen angeführtem grossen Werke, welches der Verfasser unter dem Titel: »das Buch der Oerter von gleicher Benennung, aber von verschiedener Lage,« herausgab. Auch von anderen späteren arabischen Geographen ist Jakut vielfach benutzt worden, und gewiss ist er als eine gute Quelle anzusehen.

7. Abulfeda, oder Ismael ibn-Ali Abu'l-Feda aus Damaskus, geboren 1273 gestorben 1332, war bekanntlich einer der gelehrtesten und einsichtsvollsten arabischen Fürsten, von dessen zahlreichen Schriften nur die historischen und geographischen erhalten sind. Bekannt sind seine muhamedanischen Annalen von den ältesten Zeiten bis zum Jahr 1328.

Sein geographisches Werk hat den Titel: »die wahre Lage der Länder«, und besteht aus zwei Theilen. Der erste Theil enthält die allgemeine Geographie, der andere, die specielle enthaltend, besteht aus achtundzwanzig geographischen Tafeln in fünf Columnen und ist unbeendigt geblieben. Wir besitzen eine vollständige Uebersetzung dieses Werks. Schon Graevius beabsichtigte das ganze Werk arabisch und mit lateinischer Uebersetzung herauszugeben, es ist von dieser Arbeit, die beendigt war, jedoch nur der Inhalt der 1ten, der 25ten und der 26ten Tafel, Arabien, Khowaresmien und Mavaralnahar erschienen [36a]). Ueber hundert Jahre vergingen, ehe wieder ein

---

der Vaterstadt des Cazwini, desselben nicht gedenkt, während er doch fast bei jeder Stadt Persiens und Arabiens einen oder mehrere Namen der dort gebornen bekannteren Männer anführt. Uebrigens ist das Werk für uns von sehr geringer Bedeutung, da es über das Innere von Afrika nur ausserordentlich wenig hat.

36) *Ibn-Fozlan etc.*

36*a*) *London 1650. 4. Hudson Geogr. min. Tom. 3.*

neuer Theil übersetzt wurde. Im Jahre 1766 gab Köhler die 6te Tafel Syrien, mit lateinischer Uebersetzung heraus[37]) und bald darauf erschien die Uebersetzung der übrigen vierundzwanzig Tafeln und der allgemeinen Geographie von Reiske[37a]). Reinaud hat eine französische Uebersetzung des ganzen Werks angefangen, von der mir jedoch noch nichts zugänglich geworden[38]).

Der Theil der Geographie, der uns besonders angeht, ist in der dritten und siebenundzwanzigsten Tafel, Afrika und die Länder der Schwarzen, enthalten, und nur übersetzt von Reiske, dessen Uebersetzung treu seyn soll, aber deshalb viel zu wünschen übrig lässt, weil sie wegen der ausserordentlichen Schwierigkeit des richtigen Lesens der Zahlen in den unpunktirten arabischen Handschriften und weil keine andere Handschriften zur Vergleichung zu Gebote standen, die Angabe der geographischen Länge und Breite der Oerter, auf welche Abulfeda doch so grosses Gewicht legte, sehr häufig weglässt. Besonders zu bedauern ist dies bei vielen Oertern im Innern von Afrika, über deren Lage man so durchaus ungewiss bleibt und deren Bestimmung unser Zweck ist. Da Reiske auch nicht angiebt, wo er die geographische Bestimmung weggelassen und wo sie auch von Abulfeda selbst nicht angeführt ist, so wissen wir nicht, ob dieser Schriftsteller bei den Punkten, auf deren Fest-

---

37) *Abulf. Tab. Syriae ed. J. B. Köhler. Lp 1766—1786. 4.*

37a) Büsching's Magazin für die neue Historie und Geographie, IV. p. 121 — 289. V. p. 301—366.

38) *Malte-Brun, Précis de Géogr. 4. édit. Tom. I. p. 436.* Vom Texte hat Reinaud dagegen bis jetzt herausgegeben: *Aboul-Feda. Géogr. Edit. autographiée d'après un Manuscr. d. l. B. d. Paris. 1. Livr. Par. 1829* und *Géogr. Texte arabe d'après les Manuscr. de Paris et de Leyde. Par M. M. Reinaud et Mac Guckin de Slane. Paris 1837.*

setzung es uns besonders ankommt, die geographische Länge und Breite angegeben hat, oder nicht; zu vermuthen ist jedoch wohl das Letztere, da er überhaupt nicht sehr ausführlich bei der Beschreibung des Innern von Afrika ist. Jedenfalls ist aber anzunehmen, dass selbst, wenn die geographischen Positionen angegeben wären, dieselben gewiss sehr unzuverlässig seyn müssten und keineswegs eine Untersuchung zur Feststellung dieser Oerter unnöthig machen würden, dieselbe aber wohl bedeutend erleichtern könnte, indem dadurch vielleicht eine genauere Bestimmung der relativen Lage der Oerter gegeben wäre.

Abulfeda verfasste sein geographisches Werk, wie er sagt, nach dem was er in verschiedenen Büchern fand. Er führt bei der Beschreibung der einzelnen Länder und Städte fast immer den Schriftsteller an, von welchem er seine Nachrichten hat, und erwähnt deren im Ganzen an sechzig. In der Einleitung nennt er mehrere seiner Hauptquellen; zuerst den Ibn-Haukal, den Idrisi und den Ibn-Kordadzbeh (Chordadbeh), bei denen er aber aussetzt, dass sie unterlassen hätten die Länge und Breite der Oerter und die Rechtschreibung der Ortsnamen anzugeben, »denn«, sagt er, »wo dieses Beides fehlt, ist der Nutzen, den das Uebrige gewährt, unbeträchtlich und gering.« Darauf nennt er die Werke von El-Samaani, Jakuti und Ibn-Hebatallah, tadelt sie aber gleichfalls, weil sie allein auf Rechtschreibung der Eigennamen gesehen. In der Form seines Werks folgte er dem Buche des Ibn Gazla (Ibn Jezalah), der ein Compendium der Medizin, in Tabellen eingetheilt, geschrieben hat. Von diesen Hauptquellen Abulfeda's haben wir schon Ibn-Haukal, Idrisi, Ibn-Kordadzbeh und Jakut kennen gelernt; von den beiden andern wissen wir so gut wie gar nichts. Al Samaani starb 1166, von

Ibn-Hebatallah wissen wir nur, dass er aus Mosul gebürtig war [39]). Ausser den genannten Schriftstellern benutzte Abulfeda aber, wie aus häufigen Anführungen hervorgeht, besonders noch den Ptolemäus, den Messudi und den Hassan ibn-Muhammed Mohallebi, welcher für den fatemidischen Kalifen von Aegypten Alaziz-billah eine Geographie unter dem Titel »die Wege und die Reiche« schrieb. Bei der Beschreibung der Länder der Schwarzen nennt er besonders den Ibn-Said, welcher im dreizehnten Jahrhundert in Magreb (Afrika) lebte und eine mathematische Geographie geschrieben hat [40]). Nach diesem Allen müssen wir den Abulfeda als einen unserer besten Quellen betrachten, wenn er auch, da er nicht selbst Beobachter war, mit Vorsicht zu benutzen ist.

8. Muhammed ibn Batuta, der uns erst in neuerer Zeit bekannt geworden, ist einer der interessantesten und wichtigsten geographischen Schriftsteller der Araber, weil er den grössten Theil der den Arabern bekannten Welt nach eigenen Beobachtungen auf langjährigen Reisen beschreibt. Er war i. J. 1303 n. Chr. zu Tanger in Afrika geboren, verliess gegen das Jahr 1325 seine Vaterstadt und durchwanderte als ausgezeichneter Gelehrter während eines Zeitraums von zwanzig Jahren die alte Welt vom entferntesten Westen bis zu den entlegensten Gegenden des Ostens. Durch Nordafrika begiebt er sich nach Mekka, von hier durchzieht er Asien bis nach Indien, hält sich längere Zeit zu Delhi am Hofe des Beherrschers von Hindostan auf, und wird von hier mit einer Ambassade nach China geschickt, um den Kaiser für

39) Weber in Berghaus Hertha, Bd. 13. p. 459., Rosenmüller in Fundgruben des Orients 1. Bd.

40) *De Sacy, Journ. des Savans. Janv. 1833.*

Erhaltung der muhamedanischen Lehre zu gewinnen. Bei der Einschiffung dahin wird er durch einen Sturm von seinen Gefährten getrennt, und kommt bei Aufsuchung derselben nach den Malediven und nach Ceylan. Nach Bengalen zurückgekehrt, sucht er in Tibet und am Himalaja die Missionen der Muhamedaner auf, schifft sich darauf an der Küste von Bengalen aufs neue ein, und gelangt jetzt über Sumatra und Java nach China. Nach längerem Aufenthalte daselbst wendet er sich abermals über Sumatra nach Hindostan, und wandert von hier durch Persien, Arabien und Syrien nach Cairo, wo er sich zur Reise nach seiner Heimath einschifft. Nachdem er sein Verlangen, das Grab seines Vaters zu besuchen, gestillt hat, ergreift ihn von neuem die Wanderlust; er geht über die Meerenge von Gibraltar, durchwandert fast die ganze Halbinsel und kehrt über Ceuta nach Afrika zurück, um sich einige Zeit in Fes am Hofe des Sultans aufzuhalten. Von hier aus unternimmt er zum letzten Male eine grosse Reise. Er begiebt sich nach dem reichen Emporium Sigilmasa, durchzieht von hier aus gegen Süd die grosse Wüste, dringt bis zum Niger im Lande der Neger vor, und besucht die reichen Städte Tambactu [41]) und Mali. Nach längerem Aufenthalte in diesen Gegenden kehrt er auf einem östlicheren Wege durch die Wüste nach Sigilmasa zurück, begiebt sich

41) Kosegarten liest Tumbuctu, Leo hat Tombutto, neuere Itinerarien nennen diese Stadt Tymboctu, Timbuctu, Mungo Park schreibt Tombuctu, wir werden, wo wir nicht die eigenen Worte der Berichterstatter anführen, der Schreibart Caillié's, der i. J. 1827 sich längere Zeit in dieser Stadt aufhielt und dieselbe Temboctu nennt, folgen. Vergl. Jomard in den *remarques géogr. au Journal d'un voyage à Temboctou et à Jenné, par René Caillié. Par. 1830. 8. Tom. 3. p. 252.*

nach Fas (Fes) und legt seinen Wanderstab nieder, um das Tagebuch seiner Reisen auszuarbeiten [41a]).

Die ersten Nachrichten von diesem wichtigen Schriftsteller verdanken wir dem unglücklichen Seetzen, welcher in Cairo ein Exemplar seines Itinerariums kaufte [42]). Kosegarten hat aus dieser Handschrift zuerst einiges herausgegeben und übersetzt, nämlich Persien, die Maledivischen Inseln und Afrika. Der Anfang dieser Handschrift lautet nach Kosegarten's Uebersetzung folgendermassen: *In nomine Dei misericordis, miseratoris. — Haec est epitome quam excerpsi ex itinerario senioris, antistitis docti, viatoris qui terras peragravit, Abu-abd-allae mohammedis ben-mohammed ben-ibrahim el liwâti Tingitani, qui vulgo dicitur Ebn-batuta mauritanus, in terris Orientis vero dicitur senior Schems-eddin. — Itinerarii epitomen vero contexuit, nominumque, quae in eo occurrunt, obscuriorum vocales descripsit senior antistes doctor Mohammed ben mohammed ben achmed ben hasi el Kelebi Mauritanus, jussu fidelium principis El motewakkel ala allah, Sultani regiae Fessae.* Diese Handschrift giebt sich also selbst nur für einen Auszug, es ist jedoch anzunehmen, dass sie in der That nur eine Abkürzung des Auszuges von El-Kelebi ist; denn die Handschrift, von welcher Lee in neuerer Zeit eine vollständige Uebersetzung, mit sehr schätzbaren Noten begleitet, gegeben hat, ist eine Abkürzung eben dieser Arbeit des El-Kelebi, und doch noch bei weitem ausführlicher, als die erstere. Lee's Uebersetzung fängt so an: *In the name of the compassionate and merciful God. — The poor and needy of the forgiveness of his bountiful lord,*

41a) *Kosegarten, de Mohammede Ibn-Batuta. Jen. 1818.* 4. *Travels of Ibn-Batuta, translated by S. Lee. London 1829. 4.*

42) Von Zach, Monatl. Correspondenz, Bd. 17. S. 293—305.

Mohammed, Ibn Fat, h'Allah El Bailuni states, that the following is what he extracted from the epitome of the Kalib Mohammed Ibn Jazzi El Kelbi — from the travels of the theologian Abu Abd Allah Mohammed Ibn Abd Allah El Lewati of Tangiers, known by the surname of Ibn Batuta [43]).

Ibn-Batuta muss als ein höchst glaubwürdiger und wichtiger Schriftsteller betrachtet werden. Die fast wunderbare Uebereinstimmung vieler seiner Erzählungen, namentlich der von China, mit den Nachrichten der neuesten Reisenden, bezeugen seine ausgezeichnete Beobachtungsgabe, seine Wahrheitsliebe und sein richtiges Urtheil. Wenn wir dies aber schon aus den sehr mageren Auszügen, welche wir bis jetzt aus seinem Tagebuch besitzen, erkennen, wie interessant und wichtig muss dasselbe in seiner Vollständigkeit gewesen seyn, und wie sehr müssen namentlich wir bei dieser Untersuchung die Entbehrung bedauern, da anzunehmen, dass die Berichte eines solchen Augenzeugen ein ganz neues Licht über den Zustand der Negerländer verbreitet haben müssten; während der abgekürzte Auszug, den wir von diesem Theil seiner Reisebeschreibung haben, so ausserordentlich kurz und so ungeschickt angefertigt ist, dass man darin kaum die Berichte eines so ausgezeichneten Beobachters erkennt. Und dennoch gehört das Wenige, welches dieser Auszug uns darbietet, zu dem Wichtigsten, was wir über diese Gegenden besitzen. —

Wir könnten mit Ibn-Batuta die Reihe der orientalischen Quellen, welche wir für unsere Untersuchung benutzen können, beschliessen, denn der Schriftsteller, welcher zunächst wieder über die Negerländer Afrika's schrieb,

---

43) Lee's Ibn-Jazzi ist Kosegarten's ben Hasi, dieser hat ح H, jener ج Dsch (J) gelesen.

gehört einer bedeutend späteren Zeit an, als die ist, mit der wir uns beschäftigen. Dessenungeachtet ist er für uns von der grössten Wichtigkeit, denn ohne ihn wäre es vielleicht unmöglich, die arabische Geographie dieser Länder mit der neuen zu vergleichen. Es bedarf dazu eines Verknüpfungsgliedes, und hiezu eignet sich die Geographie des sogenannten Leo Africanus ganz besonders. Denn dieser steht der Zeit nach ganz auf dem Uebergange zwischen dem Mittelalter und der neueren Zeit, wie er der Bildung nach zwischen orientalischer und christlich abendländischer Anschauungsweise in der Mitte steht. Wir hoffen durch den Gebrauch, welchen wir von diesem Schriftsteller machen werden, beweisen zu können, wie unvorsichtig es von Stüwe [43a]) gewesen, denselben bei der Bestimmung der Lage der Negerreiche ganz, und ohne irgend einen Grund anzuführen, vernachlässigt zu haben, und wie dies eine der Ursachen gewesen, weshalb seine Bestimmungen so ganz unrichtig ausgefallen sind, wie wir denn auch werden zeigen können, wie leicht sich der Grund, nach welchem der gelehrte Rennell [44]) denselben Schriftsteller als gänzlich unzuverlässig verwirft, widerlegen lässt.

Der unter dem Namen Johannes Leo Africanus bekannte Schriftsteller war gegen das Ende des funfzehnten Jahrhunderts, wahrscheinlich in Granada geboren, hiess mit seinen arabischen Namen Alhasan Ibn Muhammed Alwazzan Alfasi und stammte aus einem edlen maurischen Geschlechte. Nach den siegreichen

---

43a) Die Handelszüge der Araber unter den Abassiden. Berl. 1836. 8.

44) Im Anhange geographischer Erläuterungen zu Mungo Park's Reise in das Innere von Afrika i. d. J. 1795 — 1797. Deutsche Uebersetzung, Hamburg 1799. 8. S. 513 ff.

Kämpfen, welche Ferdinand und Isabella gegen den Rest des maurischen Reichs in Spanien führten, wanderten seine Angehörigen mit ihm nach Afrika aus, und hier erhielt er in der Hauptstadt Fez seine Bildung. Schon in seinem 16ten Jahre fing er an zu reisen und besuchte theils aus Wissbegierde, theils als Abgesandter von afrikanischen Fürsten, nicht allein einen grossen Theil von Afrika, sondern auch verschiedene Länder Asiens, wie Arabien, Syrien, Persien, Armenien. Auf dem Rückwege aus Aegypten, den er zur See unternahm, fiel er um das Jahr 1517 in die Hände christlicher Corsaren und wurde dem Pabst Leo X. als Sklave zum Geschenk gemacht. Dieser erkannte bald in ihm den gebildeten Mann und den Gelehrten, bewegte ihn zur Taufe, vertrat bei ihm die Pathenstelle und legte ihm seinen Namen Johannes Leo bei. Mit einem ansehnlichen Gehalte von seinem Pathen beschenkt, lebte er jetzt abwechselnd zu Rom und zu Bologna, lernte italienisch und lateinisch, schrieb Bücher in beiden Sprachen und gab Unterricht in seiner Muttersprache. In Rom vollendete er im Jahre 1526 sein Hauptwerk, die Beschreibung von Afrika, in italienischer Sprache, über dessen Grundlagen er sich am Schlusse folgendermassen ausspricht: »Das Obige ist eine kurze Beschreibung aller Merkwürdigkeiten, welche ich in ganz Afrika gesehen habe. Ich habe dieses Land überall bereist, und was mir denkwürdig schien, von Tage zu Tage sorgfältig aufgezeichnet, was ich aber nicht selbst gesehen habe, aus wahrhaftigen und vollständigen Berichten glaubwürdiger Augenzeugen genommen.«

Dies Werk eröffnet den ersten Theil der berühmten Sammlung von Reisen des Ramusio, welcher es nach der eignen Handschrift des Verfassers, nach Berichtigung

vieler Sprachfehler abdrucken liess [45]. Es ist vielfach wieder abgedruckt worden, wurde zuerst ins Lateinische übersetzt von Florianus [46], darauf in fast alle europäischen Sprachen, zuletzt ins Deutsche von Lorsbach [47]. In spätere Beschreibungen von Afrika ist Leo's Werk fast ganz aufgenommen worden, so z. B. in das wichtige Werk von Marmol [48].

Was die Glaubwürdigkeit Leo's betrifft, so ist sie immer sehr hoch geachtet worden [49]. Freilich hat der berühmte Rennell ihn in der Beschreibung der Negerländer der Unrichtigkeit und der Unwahrheit beschuldigt; allein wir werden im Laufe unserer Untersuchung sehen, dass Rennell's Beweis dafür auf einem Irrthum beruht, und dass keine Gründe vorhanden sind, Leo's Behauptung, Temboctu, Bornu und andere Gegenden der Negerländer selbst besucht zu haben, für Unwahrheit zu erklären.

Nachdem wir nun die Schriftsteller, welche uns als Quellen für unsere nachfolgende Untersuchung dienen sollen ihrem Werthe und ihrer Bedeutung nach aufgeführt haben, müssen wir noch, ehe wir zu dieser Untersuchug selbst übergehen können, im Allgemeinen etwas über die Art und Weise sagen, nach welcher die Araber die Länder beschreiben, und wie sich aus diesen Beschreibungen die Lage der einzelnen Oerter bestimmen lässt. Am seltensten findet man bei den arabischen Geographen die Oerter nach der geographischen Länge und Breite be-

---

45) *Raccolta delle Navigationi e viaggi. quart. ed. Venezia. 1588. fol. Tom. I.*

46) *Antverp. 1556. 8.*

47) Herborn. 1805. 8.

48) *Descripcion gen. de Affrica. Granada y Malaga. 1573. fol.*

49) Vergl. Lorsbach's Uebersetzung. Vorrede S. XIX.

stimmt, angegeben. Unter den von uns genannten geschieht dies nur von **A b u l f e d a**; wir haben uns aber schon darüber erklärt, wie dieser ausserordentliche Vorzug dieses Schriftstellers, auf welchen er auch selbst so viel giebt, für uns wegen der Schwierigkeit des richtigen Lesens der Zahlenwerthe der durch Buchstaben angegebenen Grade und Minuten, fast ganz verloren gegangen ist. Am gewöhnlichsten ist die Beschreibung der Länder nach Klimaten. Zu diesem Ende theilen die Araber die bekannte Erde in sieben Gürtel, Klimate, deren Grenzen Parallelkreisen entsprechen und die nach der Länge des längsten Tages bestimmt werden. In der Beschreibung durchgehen sie nun ein Klima nach dem andern, mit dem, dem Aequator zunächst gelegenen, welches das erste ist, anfangend, und führen die in jedem einzelnen Klima gelegenen Länder, Städte u. s. w., wie sie der geographischen Länge nach auf einander folgen, auf, mit den östlichsten oder den westlichsten anfangend. Da sie nun jedes Klima gewöhnlich noch in mehrere Abtheilungen zerlegen, so ist auf diese Weise die geographische Breite der Oerter immer ziemlich genau angegeben. Anders ist es aber mit der Länge, und diese aus ihren Beschreibungen zu bestimmen, ist sehr schwierig und oft unmöglich. Angegeben ist nur die relative Lage der Oerter gegen einander, wie sie entweder von West nach Ost oder umgekehrt auf einander folgen, genauer bestimmbar ist die Lage nur, wenn die Entfernungen zwischen denselben angegeben sind. Nun geben zwar viele Schriftsteller meist die Entfernungen zwischen bedeutenden Oertern in Tagereisen an, diese Angabe kann aber nur dann nützen, wenn wenigstens **e i n** Punkt der **L ä n g e** nach bestimmt ist. So ist es z. B. möglich, annäherungsweise die Lage eines Ortes in einem Klima zu finden, in welchem das zuerst beschriebene Land am Meere liegt, und

die einzelnen Entfernungen auf die von diesem Meere aus gerechneten zurückgeführt werden können. Aus dem Gesagten geht hervor, worauf wir bei unserer Untersuchung besonders zu achten haben, nemlich einen Punkt in den Gegenden, in welchen wir die Lage der einzelnen Länder zu bestimmen suchen, zu finden, welcher der geographischen Länge nach bestimmt ist, und auf welchen wir die Entfernungen zurückführen können. Was die Lage der Sudanländer in Hinsicht auf die Breite betrifft, so sind uns dafür drei Anhaltspunkte gegeben: sie liegen erstens, im ersten Klima (ungefähr bis zu 20° N. B. vom Aequator aus); zweitens, südlich von der grossen Wüste und deren Südrande im Allgemeinen parallel und drittens längs und zu beiden Seiten des Nils der Neger. Unter dem Nil der Neger verstehen aber unsere arabischen Geographen ohne Zweifel den Senegal, den Niger, so weit bis er sich gegen Süd wendet, und die von Haussa aus gegen Ost dem Tschadsee zulaufenden Gewässer, als einen Fluss gedacht. Das südlichste dieser Negerländer ist das Land Lamlam (Lemlem) des Idrisi, über welches hinaus vollkommene *terra incognita* ist[50]). Nimmt man dies zusammen, und nimmt man die von Idrisi im Lande Lamlam noch angegebenen beiden Städte Malel und Dau [51]) so südlich als möglich, nämlich die zwischen ihnen und Ganah, welches am Nil liegt, angegebenen Entfernungen gerade gegen Süden an, so schliesst man diese den Arabern bekannten Gegenden im Lande der Neger gewiss nicht zu eng ein, wenn man sie zwischen dem zehnten und dem siebzehnten nördlichen Parallelkreise liegend sich denkt. Wir haben hier-

---

50) *Edrisi Africâ, ed. Hartmann p. 39.*

51) *Geographia Nubiensis, p. 8. 10.* Lemlem, Mellel und Daou in Jaubert's Uebersetzung. Th. I. S. 12. 13. u. 15.

nach einen Gürtel von ungefähr 7° Breite, der, wenn wir ihn durch ganz Afrika gehend denken, sich vom Atlantischen bis zum Rothen Meere erstreckt. Ziehen wir nun hievon den östlichsten Theil bis ungefähr zum 46ten Grade von Ferro, als den Arabern unter den Namen Nubien und Habesch wohl bekannt, ab, so bleibt uns eine Oberfläche, die im Nord und Süd zwischen den genannten Breitegraden liegend, der Länge nach vom Atlantischen Meere bis beinahe zum Nil, ungefähr 45 Längengrade weit sich ausdehnt, in welcher wir die Länder, welche die Araber unter dem Namen Sudan begreifen, zu suchen haben.

Nun entsteht aber zuerst die Frage, ob die Negerländer, welche die arabischen Geographen beschreiben, diesen ganzen von uns umgrenzten Raum ausfüllen. Hierüber können wir nur nach dem Idrisi urtheilen, denn dieser ist der einzige, nach welchem wir die ganze Ausdehnung dieser beschriebenen Länder von West nach Ost schätzen können, da aus seinen Angaben der Entfernungen sich die Wegedistanz von Ulil, dem westlichsten von ihm beschriebenen Punkte an bis nach Nubien zusammensetzen lässt.

Diese Wegedistanz ist folgende:

Von	Ulil	nach	Sala	sind	16	Tagereisen	[52]),
»	Sala	»	Berisa	»	1	»	[53]),
»	Berisa	»	Gana	»	12	»	[54]),
»	Gana	»	Cucu	»	45	»	[55]),
»	Cucu	»	Tamalma	»	14	»	[56]),
»	Tamalma	»	Matsan	»	12	»	[57]),
»	Matsan	»	Tagua	»	13	»	[58]),
»	Tagua	»	Nuabia	»	18	»	[59]),
»	Ulil	»	Nuabia	»	131	Tagereisen.	

52) *Edrisi ed. Hartmann p. 29.* Jaubert's Uebersetzung.

Nuabia oder Nuabe, welches vier Tagereisen vom Nil entfernt liegen soll, können wir wohl, nach Vergleichung dessen was Idrisi über deren Lage mittheilt, ohne viel zu irren, unter den 46° L. setzen [60]). Idrisi's Tagereise beträgt im Durchschnitt 18 arabische Meilen, deren $56\frac{2}{3}$ auf den Grad gehen [61]), demnach beträgt die Entfernung zwischen Ulil und Nuabia ungefähr 41 Längengrade. Berücksichtigt man jedoch die Biegungen dieses Weges, so muss man von dieser Zahl wenigstens noch ein Viertel abziehen, darnach würde die ganze Breite der von Idrisi beschriebenen Negerländer also ungefähr 30 Längengrade betragen. Nun beträgt aber die Ausdehnung des von uns angenommenen Raumes wenigstens 45 Grade, es bleibt also ein unbekannter Raum, der an 15 Längengrade beträgt. Dies und der Umstand, dass die Araber diese Negerländer auf dem Landwege entdeckten und besuchten, mögen wohl zu der Annahme Veranlassung gegeben haben, dass die Araber zur Zeit des Idrisi die Westküste Afrika's nicht jenseits der Stadt Nun an den Grenzen Maroccos gekannt hätten, und dass eine Linie von hier durch Azka (das Tesset des Leo

---

1. Theil. S. 11. 53) Hartm. 35. Jaub. 12. 54) H. 35. J. 13. 55) H. 61. J. 23. 56) H. 61. J., der statt Tamalma immer Lemlemeh liest, S. 23. 57) H. 65. J. (Mathan) 24. 58) H. 65. J. (statt Tagua liest er Tadjera) 25. 59) H. 73. J. 25.

60) Idrisi in Jaubert's Uebersetzung p. 25. Bei Hartmann p. 73. — Vergl. über die Gegend, in welche Nuabe nach Idrisi zu setzen ist: *Cailliaud, Voyage à Méroé etc. Paris 1826. 8. Tom. 2. p. 199 — 212.* Dass das hier erwähnte Nuba Idrisi's Nuabia sey, wie Jaubert (p. 25. Anmerkg.) anzunehmen scheint, ist zu bezweifeln; wäre dies aber auch der Fall, so würde es doch nur von geringem Einfluss auf das Resultat unserer Rechnung seyn.

61) *Hartmann, l. l. CXVIII,* Rennell im Anhang zu Mungo Park's Reise. S. 505., und in *Philos. Transact. T. LXXXI.*

Africanus und des Marmol) und das Land Lamlam nach den Mondsbergen gezogen gedacht, die westliche Grenze alles dessen wäre, was ihnen vom nördlichen, westlichen und centralen Afrika bekannt gewesen [62]). Geben wir nun aber auch zu, dass der ganze Raum Afrikas zwischen dem 10ten und 16ten Breitengrade den Arabern nicht bekannt geworden wäre, so berechtigt doch Nichts, Alles, was ihnen bekannt gewesen, so weit gegen Osten zu rücken und, weil sie dasselbe durch Entdeckungen zu Lande kennen lernten, anzunehmen, der westliche, dem Meere zunächst gelegene Theil der Negerländer, wäre ihnen deshalb gänzlich unbekannt geblieben. Wenn auch noch eine speciellere Untersuchung dazu gehört, vollkommen die Unzulässigkeit dieser Annahme herauszustellen, so lässt der allgemeine, von der Art der Entdeckung dieser Länder hergenommene Grund sich doch schon hier leicht zurückweisen. Allerdings verbreiteten sich die Araber, und mit ihnen zugleich die Lehre Muhamed's nach Centralafrika zu Lande und nicht zur See den Küsten entlang; dessenungeachtet scheint es beinahe ausgemacht, dass sie zuerst nach den westlicheren Negerstaaten gekommen sind, und nicht von Aegypten und Nubien aus nach den diesen zunächst gelegenen. Muza Ibn Nacer, Feldherr des Ommajaden-Kalifen Walid, hatte im Jahre 710 n. Chr. Mauretanien bis zum Atlantischen Meere unterworfen. » Angekommen in der Stadt Teftana, (welche im westlichen Theile der Berberei an der Küste des Atlantischen Oceans lag), und also gegen Westen kein Land mehr findend, welches er erobern könnte, sprengt er gerüstet zu Pferde in die Wogen des Meers, reitet hinein, bis das Wasser ihm die

---

62) Rennell im Anhang zu Mungo Park's Reise, Hartmann in Edr. Afr. p. 5. *Walckenaer, Recherches géogr. sur l'Afrique. p. 33. Annals of Orient. Litt. I. p. 131.*

Steigbügel benetzte, und wendet sich darauf nach Numidien und Libyen, und unterwirft alle Länder, welche sich zwischen dem Lande der Neger und dem mittelländischen Meere befinden, so dass nur noch der Theil von Mauretania Tingitana zu erobern übrig blieb, welcher an der Strasse von Gibraltar liegt, wo die Städte Ceuta, Tanger und Arzila sind, welche die Gothen noch besassen [63]).«

---

63) *Chenier*, *Recherches historiques sur les Maures. Paris 1788. 3 Voll. 8. t. I. p. 251. Browne, Travels in Africa, Egypt and Syria. Lond. 1799. 4. p. 94. Marmol, Descripcion gen. de Affrica, prim. parte fol. 75. terz. parte, lib. IX. cap. 1. p. 57.* — Luys del Marmol Caravial, spanischer Edelmann am Hofe Philipps des Zweiten, schrieb eine Beschreibung von Afrika in drei Foliobänden, welche er diesem König dedicirte. Die beiden ersten Theile kamen 1573 zu Granada heraus, der dritte 1599 zu Malaga. Dies Werk ist grösstentheils nach arabischen Quellen bearbeitet, besonders benutzte der Verfasser den Messudi und den Leo Africanus, doch enthält es auch eigene Beobachtungen, die er auf seinen langen Kriegszügen in Afrika und in seiner siebenjährigen Sklaverei daselbst gesammelt hatte. Es ist eins der bedeutendsten Werke über Afrika und hat den meisten späteren Beschreibungen dieses Landes zur Grundlage gedient. Der Venetianer Livio Sanuto benutzte es stark zu seiner *Geografia dell' Africa*, Dapper nicht weniger, und Chenier's weitläufige *Recherches etc.* sind fast nur Uebersetzungen aus dem Marmolschen Werke. — Unter Numidien versteht Marmol nach Leo den Theil Afrika's, welcher südlich von dem gebirgigen Theil der Berberstaaten und nördlich von der Sahara, sich vom Atlantischen Meere gegen Fezzan hin erstreckt, und auf unsern Karten wohl Belad-al-dscherid, das Dattelland, genannt wird. Unter Libyen begreift er *Libya interior* des Ptolemäus, welches die Araber Sahara nennen, welche sich von Aegypten gegen Westen bis an das atlantische Meer erstreckt, nördlich an Numidien und südlich an die Länder der Schwarzen stösst. Das Cap Nun macht an der Küste die Grenze zwischen Numidien und Libyen. *Marmol Lib. I.*

Dass diese Eroberungszüge gegen Süden in der Wüste der atlantischen Küste sehr nahe gewesen, scheint mir auch deshalb wahrscheinlich, weil diese Gegenden auch später lange Zeit der Schauplatz der Kämpfe und Kriegszüge der westlichen kriegerischen Berberstämme, wie der Sanhadja, der Zeneten, einerseits gegen Süden, gegen die Negerstaaten, andererseits gegen Norden und Nordosten, gegen die Statthalter der Kalifen, geblieben sind [64]). Nimmt man nun hiezu die Nachrichten, dass der Islam nach Bornu erst gegen Ende des 16ten Jahrhunderts, und weiter östlicher, in Darfur erst in der 2ten Hälfte des 17ten Jahrhunderts verbreitet worden [65]), so scheint es sehr wahrscheinlich, dass in Sudan sich im Allgemeinen der Islam von West nach Osten ausgebreitet habe; gleichsam wie die rückströmende Welle, welche von Aegypten aus durch Barca nach Numidien gekommen, am Ocean sich brach, sich nun südlich wendete, und dort wieder gegen Ost zurückfloss, wo die Bedingungen, bevölkerte und fruchtbare Gegenden längs grossen Gewässern liegend, für diese Richtung günstig waren. Demnach wären auch die westlicheren dieser Länder den Arabern wahrscheinlich eher bekannt geworden, als diejenigen, welche ihren Hauptsitzen in Aegypten so viel näher lagen; welche Annahme jedoch nicht ausschliesst, dass auch einzelne andere Züge weiter östlich, etwa von Fezzan aus, gegen die Länder südlich der Wüste statt gehabt haben mögen.

---

cap. X. T. prim. fol. 12. Lib. VIII. cap. I. T. 2. fol. XV. Leo Afric. in Ramusio Raccol. T. 1. Lorsbach's Uebersetzung des Leo p. 3.

64) Vergl. *Abu-Obaid* in *Not. et Extr. T. XII. p. 626 ff. Marmol lib. IX. c. I. Ramusio I. p. 77.*

65) *Marmol, L. IX. c. V. Browne, travels in Africa, Egypt and Syria. 1799. 4. C. XIX. p. 280.*

Beweisen nun aber auch diese allgemeinen Betrachtungen, dass es wenigstens nicht nothwendig ist, anzunehmen, die westlicheren Negerstaaten seyen den Arabern deshalb unbekannt geblieben, weil sie nach Sudan zu Lande gekommen, so ist doch, um darüber ein festes Resultat zu gewinnen, eine genaue Untersuchung unserer arabischen Quellen, und Vergleichung derselben unter einander nöthig. So viel ich weiss, hat in neuerer Zeit, nachdem Centralafrika durch die Reisen von Denham, Clapperton und Caillié bekannter geworden, Keiner eine solche Untersuchung unternommen, als Stüwe in seinem schon angeführten Werke: die Handelszüge der Araber unter den Abassiden [66]). Vielleicht macht diese Arbeit eine Wiederholung dieser Untersuchung überflüssig, oder giebt doch wenigstens eine Grundlage für unsere Bestimmungen ab? Um diese Frage zu beantworten, wollen wir das Verfahren untersuchen, nach welchem Stüwe zur Festsetzung der Lage der auf seiner dem Werke beigegebenen Karte verzeichneten Länder, Städte und Strassen gelangt. Wir haben darauf aufmerksam gemacht, wie es bei dieser Untersuchung besonders darauf ankommt, zu wissen, wie weit nach Westen hin die Araber diesen Theil Afrikas gekannt haben. Dies gesteht auch Stüwe zu, hält es aber, und darin stimmen wir ihm ganz bei, für unmöglich, darüber eine genügende Antwort zu geben, ohne die Lage von Ulil zu wissen [67]), und setzt deshalb diesen Punkt nach folgendem Raisonnement fest. »So viel ist gewiss, dass man Ulil nicht im Meere zu suchen hat, wohin sie der Nubische Geograph (Idrisi) versetzt; noch weniger darf man sie als Bezeichnung aller salztragenden Gegenden oder

66) Berlin 1836. 8.

67) l. l. S. 97 ff.

gar als eine Salzoase ansehen; und nennen auch andere Schriftsteller, wie Abu Obaid, Ibn el Wardi, sie nur eine Stadt: — ihre Lage wird doch von Beiden an dem Ufer des Meers, von jenem sogar in der Nähe einer Halbinsel angegeben, welche zur Zeit der Fluth eine vollkommene Insel wird. Diese Andeutung, wie auch der doppelte Gebrauch des Wortes Bahr als Meer und Fluss, wird uns keinen Fehlschluss machen lassen, wenn wir die Insel in dem Quorra aufsuchen, und zwar in dem Theile, wo neuere Reisende, Mungo Park, Caillié u. s. w. wirklich solche gefunden haben, oberhalb Timbuktu. — Auch ist in dieser Gegend von je an der grösste und lebendigste Verkehr, der Mittelpunkt der östlichen und westlichen Handelsleute, der äusserste Ort gewesen, wohin jene sich begaben. Und selbst die orientalischen Nachrichten sprechen dieser Ansicht nicht entgegen; denn wenn Abu Obaid die Salzmine Ulil auf das Gebiet der Beni Dschodalah verlegt, des letzten Berberstammes, welcher die Länder der Schwarzen streifte, Idrisi dagegen dieselbe als die äusserste Grenze Makzara's darstellt: so beweist dies hinlänglich, dass sie zwischen den Besitzungen der Beni Dschodalah und dieses Landes gelegen habe, nach einem Sprachgebrauch der Araber, welcher Grenzstädte bald zu dem einen, bald zu dem andern der benachbarten Länder rechnet. Grenzorte sind aber immer, wie die Geschichte lehrt, zugleich Märkte des Verkehrs, wenn den Mangel eines nothwendigen Bedürfnisses bei den Einen die Fülle desselben bei den Andern ergänzt, und wie hoch das Salz in Sudan geschätzt wurde, welches man nur in der Wüste im Besitz jener Berbern fand, ist Niemanden unbekannt. Ueberdies gehörten die Beni Dschodalahs zu einem Volke, welches schon früher die Zwischenhändler zwischen dem Maghreb und dem Niger machte, dessen Karavanen aus

dem Norden das seltene Mineral den Völkern Nigritien's fortdauernd zuführte; und ist es ohne Beispiel, dass man den Ort des Handels zugleich für die Quelle seiner Waare ansah, und glaubte, die Gegend, wo man das geschätzte Salz einhandelte, müsse auch seine Minen enthalten? — Noch heute sind diese Gegenden die Marktplätze, auf welchen die Neger ihre Lebensmittel gegen Salz austauschen, und die Erbauung von Timbuktu, nach welcher im Mittelalter die Bewohner von Guber und Kano ihre Produkte verkauften, giebt diese in ihrer schnellen Blüthe nicht ein Zeugniss, dass hier schon früher ein besonders lebhafter Handel Statt gefunden habe?«

Durch diese Worte glaubt der Verfasser es nun bewiesen, »dass nach allen gegebenen Berichten Ulil eine Insel im Quorra kurz oberhalb von Timbuktu ist, dass sie ferner, da keine Salzmine an dem Ufer des Flusses gefunden wird, nur als der grosse Stapelplatz des Salzhandels im Innern Afrika's betrachtet werden kann«, und geht nun von diesem so festgesetzten Punkte aus, um die Lage der von den Arabern beschriebenen Länder u. s. w. in Sudan zu bestimmen.

Nun ist aber das einzige Uebereinstimmende in der Beschreibung aller Araber, welche Ulil nennen, dass es ein Ort in der Nähe des Meeres sey, und dass in seiner Nähe eine grosse Menge Salz gewonnen werde. Idrisi sagt [68]: »die Insel Ulil liegt nicht weit vom Ufer und eine Tagereise von der Mündung des Nils. Das Salz, welches man hier findet, wird auf dem Flusse in alle Länder Nigritiens verführt.« — Ibn-al-Wardi [69]: »die bedeutendste Stadt im Lande Maghzara ist Ulili am Ufer gelegen, es sind darin

68) Jaubert's Uebers. S. 10.
69) *Not. et Extr. T. II. p. 35.*

Salinen, und grosser Handel mit Salz wird von dort nach allen Ländern der Schwarzen getrieben.« — Abu-Obaid [70]): »Auf dem Gebiete der Benu-Djodalah (einem wenig vom Meere entfernt wohnenden Stamme der Sanhadjah, welcher an den Grenzen des Landes der Schwarzen wohnt), findet sich eine Mine von Bittersalz, bei dem Orte Ulil genannt, der am Meeresufer liegt, und von wo es die Karavanen in alle benachbarten Länder verführen.« — Das Einzige, was Stüwe für seine Bestimmung des Ortes anführt, ist, dass bei den Arabern das Wort Bahr ebensowohl für Fluss als für Meer gebraucht wird. Dass das Wort Bahr hier aber für Fluss gebraucht worden, dagegen spricht doch wohl ausdrücklich eine unserer besten Quellen, wenn Abu-Obaid in der eben angeführten Stelle fortfährt: »Nahe bei Ulil an der Küste ist eine Halbinsel, welche bei der Fluth eine ganz von Wasser umgebene Insel wird.« — Wie kommt in den Quorra bei Timbuktu die Fluth? — Dagegen spricht ferner geradezu Abu-Obaid's Beschreibung des Wegs von Ulil nach Nun [71]). »Die Strasse, welche von hier nach Nun führt, geht dem Meeresufer entlang, von dem sie sich während eines Marsches von zwei Monaten nicht entfernt. Man durchzieht eine weite Wüste, wo man nur während des Augenblicks der Ebbe zu graben braucht, um sich süsses Wasser zu verschaffen [72]).« Was aber die Weise betrifft, wie Stüwe erklärt, dass Ulil, der Ort, wo das Salz eingehandelt wurde (eine ganz ungegründete Annahme, zu welcher ihn seine willkührliche Bestimmung dieses Punktes zwingt), leicht für den Ort gehalten werden konnte, welcher die Salzminen selbst enthielte; so scheint mir auch diese Erklärung un-

70) *Not. et Extr. T. XII. p. 636.*

71) Nun, am atlantischen Meere ungefähr unter 28° N. B.

72) *l. l. p. 637.*

glücklich. Diese Meinung über Ulil konnte sich wohl bei denen bilden, welche über diesen Ort das Salz erhielten, nicht aber bei denen, welche es, nach Stüwe's Meinung, aus dem Norden dahin brachten, und von diesen stammen doch ohne allen Zweifel die Berichte, welche die arabischen Schriftsteller über Ulil mittheilen, und ganz gewiss nicht von den Völkern, welche so weit über Ulil hinaus wohnten, dass sie sich die angeführte falsche Meinung über diesen Ort bilden konnten. Hiernach haben wir wohl nicht zu viel gesagt, wenn wir oben behauptet haben, Stüwe's Arbeit sey in diesem Theil der Art, dass sie uns für unsere Untersuchung nicht zur Grundlage dienen könnte.

Wenn es aber nach den vorliegenden Angaben von Idrisi, Ibn-al-Wardi und Abu-Obaid wohl gewiss scheint, dass Ulil nicht in den Quorra in der Nähe von Temboktu gesetzt werden kann, so bin ich doch weit entfernt zu behaupten, man könnte nach diesen Angaben eine andere Lage des Ortes bestimmt annehmen. Sehr wahrscheinlich kommt es mir allerdings vor, dass Ulil in die Nähe der Senegalmündung zu setzen sey; denn dass es in der Nähe des Meeres gelegen habe, berichten alle drei genannte Geographen, dass es in der Nähe der Mündung des Nils der Neger, der hier nichts anderes, als der Senegal seyn kann, gelegen, behauptet Idrisi, und damit stimmt die Angabe Abu-Obaid's, dass es auf dem Gebiete der Beni-Djodalah gelegen, überein, da dieser Stamm nach ihm derjenige der Sanhadjahs war, welcher dem Meere und den Schwarzen zunächst wohnte, also in der Nähe des unteren Senegals, der immer die Gebiete der Berbern und der Neger geschieden hat. Die Lokalität passt sehr gut, in dem ausgedehnten Deltalande des Senegals giebt es mehrere Stellen, die bei niedrigem Wasser (beim Eintritt der Fluth) Halbinseln, bei hohem

Wasser-Inseln sind. Salz konnte auf den dem Flusse vorliegenden Dünen durch das einfachste Verfahren, wie es auf den Inseln des grünen Vorgebirges angewendet wird[73]), in grosser Menge gewonnen, und von dort ins Innere geführt werden, wie es jetzt noch auf dem Gambia geschieht [74]). Dazu kommt noch, dass diese Gegend noch heute Ualo [75]) von den Eingebornen genannt wird, ein Name, der mit dem arabischen Ulil fast ganz gleich ist [76]). Dennoch reicht diese Wahrscheinlichkeit, meiner Meinung nach, nicht hin, diesen Punkt, und damit die Lage des Landes Maghzara so festzusetzen, um darnach allein die Lage aller andern Länder und Städte in Sudan zu bestimmen.

Wenn man nun aber von Ulil, als einem nicht fest bestimmbaren Punkte nicht ausgehen kann, giebt es denn keine andere? Ich muss gestehen, dass ich keinen andern aufzufinden weiss, als Leo's Tumbutto, und dass ich es für einen Irrthum halte, wenn man, wie der Uebersetzer [77]) Abu-Obaid's z. B., dessen Gabaru (welches übrigens auch in Jaubert's Uebersetzung [78]) Ghaiarowa heisst) und Bersi für Denham's Gambaru und Bershi im Reiche Bornu ansieht, welches nur dadurch veranlasst seyn kann, dass er die von Rennell für

---

73) Ueber diese Bereitungsart des Salzes, wie ich sie auf den capverdischen Inseln gesehen, habe ich kurze Nachricht gegeben in: Neues Jahrb. für Mineralogie, Geognosie u. s. w. von von Leonhard u. Bronn. Jahrgang 1835. p. 680 ff.

74) Mungo Park's Reise S. 8.

75) M. Park's Woolli.

76) *Jomard* in *Bulletin de la Societé de Géographie de Paris. T. X. p. 21.* Vergl. über diese Gegend u. die dortige Salzgewinnung dasselbe. *Bulletin, T. XIV. 2. série p. 193 ff.*

77) *l. l. p. 645.* u. *647.*

78) In *Recueil de Voy. et de Mém. de la Soc. de Géogr. de Paris. T. II. p. 5.*

Ganah bestimmte Lage in den Gegenden des heutigen Haussa und Bornu (was auch Stüwe gethan) angenommen hat, eine Bestimmung, die, wie sich bald ergeben wird, irrig ist. Wir kennen jetzt diese Gegenden von Haussa und Bornu durch die Reisen von Denham und Clapperton ziemlich genau; wie stimmt aber die Beschreibung dieser beiden Reisenden zu dem, was alle arabischen Geographen von Ganah sagen? Bei allen ist es das reiche Goldland, nach welchem die Kaufleute entfernter Gegenden ziehen, um dies kostbare Metall, besonders auf dem grossen Markt der Hauptstadt Ganah, einer der grössten Städte Nigritiens, einzutauschen. Nach Denham und Clapperton findet allerdings in Haussa und Bornu auch jetzt noch ein bedeutender Verkehr mit den nördlich von der Wüste gelegenen Ländern Statt, besonders mit Tripolis; allein das einzige, was die Karavanen hier holen, sind Sklaven, von Gold sahen die Reisenden fast niemals das Geringste auf den Marktplätzen, selbst als Schmuck erschien es ihnen höchst selten [79]). Kann dies das Land seyn, dessen Herrscher nach Idrisi, Ibn-al-Wardi und Abu-Obaid ungeheure Goldmassen besitzen, das Land, dessen alte Residenz von den benachbarten Benu-Djodalahs, einem dem Meere nahe wohnenden Stamme der Sanhadjah, erobert wurde [80])? Man könnte einwenden, Ganah sey nur irrthümlich für das Goldland selbst genommen, und vielleicht nur das Land gewesen, nach welchem dies Metall von dem benachbarten Wangara gekommen sey, um hier gegen Waaren ausgetauscht zu

79) *Denham and Clapperton, Narrative of travels in central Africa. London 1826. 4. p. 325. — Clapperton, Journal of an expedition from Kouka to Soccatoo. p. 54. 112. — Clapperton, Journal of a second expedition into the interior of Africa. Lond. 1829. 4. p. 135.*

80) Abu-Obaid l. l. p. 630.

werden. Aber auch dies ist nicht wohl möglich, auch von Transitohandel mit Gold hört man jetzt dort fast nichts, und Wangara lag ja östlich von Ganah, und auch dort sind — Ganah nach der gewöhnlichen Annahme dahin, wo jetzt die Reiche Haussa und Bornu liegen, gesetzt —, Gegenden, die wir genug kennen, um einzusehen, dass sie nicht das Goldland Wangara bedeuten können.

Was gewinnen wir nun aber, wenn wir von Leo's Tombutto ausgehend die Lage der übrigen Reiche im Lande der Schwarzen zu bestimmen suchen? Unter den Ländern, welche derselbe in diesen Gegenden beschreibt, stimmen nur zwei dem Namen nach mit den von den oben genannten Schriftstellern beschriebenen soweit überein, dass man sie für dieselben halten kann, nemlich Geneoa (Ghinea) für Ganah und Guangara für Wangara. Doch wir können zufrieden seyn, wenn wir auch nur diese in ihrer Lage genauer bestimmen können, theils weil sich darnach die übrigen ziemlich zuverlässig angeben lassen, theils weil es uns besonders auf diese, auf Ganah aber am allermeisten, ankommt. Denn Guinea (Guinauha) wird ausdrücklich als dasjenige Land angeführt, welches dem Infanten Heinrich von den Mauren genannt wurde, und dessen Aufsuchung dieser besonders erstrebte [81]). Wir wollen nun Leo's Geneoa als das Verbindungsglied annehmen, durch welches wir die Nachrichten der früheren arabischen Geographen mit den seinigen in Beziehung bringen. Nun muss aber allerdings, soll unsere ganze nachfolgende Untersuchung nicht in sich selber zusammenfallen, die Identität von Leo's Geneoa und dem Ganah der älteren Araber bewiesen werden. Dies können wir hier nicht, dennoch setzen wir sie hier als ausgemacht, und dürfen

81) *J. de Barros. Decad. da Asia. Dec. I. Cap. 2.*

dies thun, weil sich mit Bestimmtheit die Unrichtigkeit dieser Annahme durchaus nicht beweisen lässt, besonders aber, weil es erlaubt werden muss, es erst von dem Resultate einer Untersuchung, bei der man von einer nicht bewiesenen Behauptung ausgegangen ist, beweisen zu lassen, dass die Behauptung eine wahre gewesen, und dass dies hier gelingen wird, hoffen wir darthun zu können. Uebrigens haben wir bei unserer Annahme der Identität der genannten Namen die grosse Aehnlichkeit derselben und das Beispiel berühmter Geographen, wie Rennell's, für uns [82]).

Die Art unserer Untersuchung soll nun folgende seyn: wir fangen mit der Betrachtung von Leo's Nachrichten an, und vergleichen damit nach und nach die der früheren, von den jüngeren zu den älteren übergehend.

Hören wir nun, was Leo über Geneoa sagt [83]). Nachdem er das Königreich Gualata (Walata) in der Wüste beschrieben hat, fährt er so fort: »das zweite Reich wird von unseren (arabischen) Kaufleuten Geneoa, von den Einwohnern selbst Genni (Dschenni), und von den Portugiesen Ghinea genannt. Es ist dem vorigen am nächsten, doch nimmt die Wüste einen Raum von 500 Meilen zwischen beiden ein; es hat Gualata gegen Norden, Tombutto gegen Osten und Melle gegen Süden, erstreckt sich am Flusse Niger 250 Meilen weit, und ein Theil von ihm stösst an den Ocean, wo dieser Fluss hineinfällt. Es ist an Gerste, Reis, Vieh, Fischen und Baumwolle sehr ergiebig u. s. w.,

---

82) Mungo Park's Reise, herausgegeben von Rennell, aus dem Engl. Hamburg 1799. Anhang p. 514.

83) Wir führen den Leo nach Lorsbach's trefflicher Uebersetzung an. P. 481 ff. Vergl. *Ramusio*, *Raccolta delle Navigationi e viaggi*, *quart. ed. Venez. 1588. fol. Tom. I. fol. 78.*

das Geld der Neger ist ungemünztes Gold u. s. w.« Hiernach liegt Leo's Geneoa, um es allgemein zu bezeichnen, am nördlichen Abfall Hochsudans gegen die Wüste hin. Bestimmter begrenzen können wir es nach seinen Angaben im Norden und im Westen. Die westliche Grenze ist das Meer, die nördliche die Wüste, die sich von Gualata aus 500 Meilen [84]), also etwas über 7 Grad gegen Süden, folglich bis zwischen den 16ten und 17ten Grad N. Br., zwischen beiden Reichen ausdehnt, was mit der Ausdehnung der Wüste südlich von der Oase Gualata auf unsern jetzigen Karten übereinstimmt. Die Grenze gegen Osten nach Tombutto hin lässt sich nach Leo's Beschreibung nicht angeben, deshalb ist auch nicht auszumachen, ob seine Angabe, dass das Land sich 250 Meilen längs des Nigers erstrecke, richtig ist. Wäre dies der Fall, so würde die Ausdehnung dieses Landes von West nach Ost sehr geringe, und wenig über 3½ Grad betragen, und die Grenze zwischen den Reichen Tombutto und Geneoa ungefähr unter den 5ten Längengrad, 250 Meilen östlich von der Mündung des Senegal, der offenbar hier Leo's Niger ist, fallen. Wie aber, wenn dies der Fall wäre, die Kaufleute von Tombutto zu Wasser, wie Leo weiter unten sagt, nach dem Hauptorte des Landes Geneoa fahren konnten, ist allerdings unbegreiflich, und entweder ist diese Nachricht oder die Angabe über die Ausdehnung des Landes längs des Flusses falsch. Dieses Widerspruchs ungeachtet, können aber dennoch Leo's Nachrichten über die Lage des Landes überhaupt richtig seyn, wenn auch das daraus hervorgeht, dass zu

---

84) Es sind italienische Meilen gemeint, deren siebenzig auf den Grad gehen, und deren sich auch Columbus in dem Tagebuch seiner ersten Reise bediente. Vergl. A. v. Humboldt, Kritische Untersuchungen u. s. w. I. S. 521.

seiner Zeit dieser Negerstaat im Verhältniss zu andern von nicht grosser Bedeutung gewesen sey, sonst hätte er gewiss mehr davon mitgetheilt, da er selbst öfters in Tombutto war und dort über das zunächst gelegene Land gewiss leicht zuverlässige Nachrichten erhalten konnte. Wie lässt sich aber nun dies unbedeutende Land, dessen Hauptort und Residenz nur ein grosses Dorf ist, wo alle Häuser Hütten gleichen und mit Stroh gedeckt sind [85]), mit dem Lande Ganah der früheren arabischen Geographen vergleichen? Nach diesen ist Ganah das mächtigste unter den Negerreichen, dessen Fürst ungeheure Reichthümer an Gold besitzt und in einer weitläufigen Stadt wohnt. Zwingt diese Verschiedenheit in den Beschreibungen uns nicht, schon jetzt die Hypothese von der Identität von Geneoa und Ganah aufzugeben? Keineswegs, denn wir haben historische Data genug, um zu erklären, wie das reiche Ganah Ibn-al-Wardi's, Idrisi's und Anderer das unbedeutende Geneoa Leo's werden konnte. Idrisi, der um das Jahr 1153 schrieb, ist der späteste der arabischen Geographen, der uns Ganah als mächtigen Staat darstellt. Abulfeda [86]), der in der ersten Hälfte des 14ten Jahrhunderts schrieb, erwähnt auch noch des Königreichs Ganah mit der Hauptstadt gleichen Namens zu beiden Seiten des Nils erbaut, doch giebt er dem Lande nicht mehr die Bedeutung, welche seine Vorgänger demselben beilegen. Tombutto nennt er noch nicht, doch spricht er, während Idrisi [87]) Ganah die grösste Stadt der Negerländer nennt, von einer andern, Tokrur [88]), als Hauptstadt dieser Länder,

---

85) *l. l. p* 482.
86) Büsching's geograph. Magazin. Th. V. p. 354.
87) Jaubert p. 16. Hartmann p. 43.
88) *l. l. p.* 353.

nach der Angabe Ibn-Said's, und doch benutzte er hier wahrscheinlich nicht die neuesten Nachrichten. Unsere nächstfolgende Quelle, der berühmte Reisende Ibn-Batuta erwähnt Ganah's gar nicht mehr, spricht dagegen ausführlich von der reichen Handelsstadt Tombuktu[89]). Leo endlich spricht wieder von einem Lande Geneoa, dessen Fürst aber dem König von Tombutto unterworfen ist. Nehmen wir nun hiezu die Nachricht Leo's, dass der Name des Königreichs Tombutto neu, und von einer Stadt hergenommen sey, welche von einem Könige Mense Suleiman [90]) im Jahr 610 (1213. 14 n. Ch.) erbaut worden, so erklärt sich leicht, wie durch das Emporblühen dieses Königreichs (welches vielleicht im Zusammenhang steht mit der damaligen Blüthe Marocco's unter dem Kalifen Almansor) [91]), und durch die Ausbreitung der Macht seines Königs, durch welche die umliegenden Reiche unterjocht wurden, das früher blühende Ganah ganz herabsinken konnte, da der Handel zwischen den Negerländern und der Berberei nothwendig sich nach der Hauptstadt dieses neuen Königreichs ziehen musste.

Nach Beseitigung dieses vielleicht gegen die Zuverlässigkeit Leo's bei der Beschreibung von Geneoa zu machenden Bedenkens müssen wir noch, ehe wir daran gehen können, die Nachrichten unserer älteren Quellen mit den seinigen zu vergleichen, den schon oben berührten Einwürfen, die Rennell gegen die Glaubwürdigkeit Leo's macht, begegnen, da die Autorität dieses berühmten Geographen allein hinreichend wäre, gegen die Annahme,

---

89) *Lee, Travels of Ibn-Batuta. p. 237.* (Lee hält es für richtiger, Tambaktu zu lesen.) Vergl. Kosegarten l. l. p. 47.

90) Mense bedeutet König in der Mandingosprache, M. Park's Reise, Wörtersammlung aus der Mandingosprache. S. 431.

91) *Marmol, l. XX. c. V. Giov. Leon. Descriz. part. VII. ap. Ramusio. I. p. 77.*

auf welche wir fussen, gegründete Zweifel zu erregen. Rennell nimmt, wie wir, an, Leo habe unter seinem Geneoa das Ganah des Idrisi verstehen wollen, habe aber, da er in Temboktu von einer Stadt Jinne, die auf einer kleinen Insel im Niger, und westlich von Temboktu liegt, hörte, sich wahrscheinlich dadurch verleiten lassen, dieselbe für das Reich Ganah, welches östlich von Temboktu läge, anzunehmen. Zu beweisen, dass der Name der Stadt Jinne den Leo nicht verleitet habe, das Reich Ganah dahin zu setzen, ist uns freilich hier nicht möglich, dass aber Leo andere Gründe dazu hatte, sein Reich Geneoa westlich von Temboktu zu setzen, nämlich deshalb, weil es wirklich das Reich Geneoa war, was er so bezeichnet, diess muss unsere ganze Untersuchung ergeben. Das aber können wir hier beweisen, dass Rennell Unrecht hatte, seine angeführte Conjectur zu machen, denn es ist leicht, den Irrthum einzusehen, in welchen er bei seiner Bestimmung von Ganah, östlich von Temboctu, verfällt. »Herr Matra, sagt er, erfuhr in Marocco, dass Ghinny (Idrisi's Ghana) 40 Tagereisen von Kabra, dem Hafen von Timbuctu, längs dem Ufer des Nigers hin, läge. Diese Tagereisen, nach den Karavanenrechnungen täglich zu 16,3 Meilen angenommen, machen 652 geogr. Meilen. Der Durchschnitt dieser Linie von Germa setzt Ghana in 16° 10′ Br. 13° 2′ O. L. von Greenwich (zwischen 30 und 31° östl. von Ferro) 92).« Wir wissen jetzt mit Gewissheit, dass der gemeinte Fluss von Kabra aus nicht 40 Tagereisen weit gegen Ost fliesst, doch geht aus der angeführten Stelle auch keinesweges hervor, dass Matra's Berichterstatter diese Richtung gemeint habe, und man könnte geneigt seyn, zu glauben, Rennell sey gerade in den Irrthum

---

92) M. Park's Reise, Anhang p. 506.

verfallen, dessen er Leo beschuldigt, dass nämlich der Berichterstatter wirklich von der Stadt Jinne am Niger gesprochen, und Rennell dies auf Ganah bezogen habe; denn, wie wenig sich auf die Angabe der Zahl der Tagereisen bei solchen mündlichen Nachrichten zu verlassen ist, sieht man z. B. aus den vielen Nachrichten, die Lyon auf diese Weise über Centralafrika gesammelt hat [93]. Dem sey nun aber, wie ihm wolle, so kann jedenfalls doch diese Nachricht, welche Matra erhielt, nicht dazu dienen, Leo's Angabe für ausgemacht falsch zu erklären [94], wenn auch leicht einzusehen ist, wie Rennell in einer Zeit, wo man von den Negerländern Centralafrikas, östlich von Temboctu, noch nichts durch europäische Reisende wusste, zu dieser Erklärung kommen konnte.

Unserem Plane gemäss müssten wir jetzt zum Ibn-Batuta übergehen, und dessen Aussagen mit denen Leo's vergleichen. Da aber dieser Schriftsteller keine Geographie des Innern Afrikas, sondern nur eine Beschreibung seiner Reiseroute, in welcher Ganah nicht vorkommt, giebt, so können seine Nachrichten uns hier noch nicht zur Vergleichung dienen. Dagegen werden sie uns weiterhin ein vortreffliches Mittel zur Prüfung des Resultates geben, welches wir durch Zusammenstellung der Nachrichten der früheren Geographen mit denen Leo's erhalten werden, und dazu wollen wir denn auch nachher die Untersuchung Ibn-Batuta's anwenden. Wir gehen also zu Abulfeda über, der in seiner 27ten Tafel folgendes hieher Gehörige sagt [95]: *Urbs Ganah, sedes regis terrarum Ganensium. Ad hanc Ga-*

---

93) *Travels in Northern Africa. Lond. 1823. 4.*

94) *l. l. p. 514.*

95) Büsching, geogr. Magazin. Th. V. S. 351.

nam contendunt mercatores occidentales Segelmaseni, per continentem rebus omnibus inopem, et deserta vasta, versus austrum Occidentis (Africae) sita, quinquaginta fere dierum itinere; unde aliud nihil quam fulvum aurum petunt. Habet Ganah etiam Nilum, qui est gemellus Nili Aegyptiaci, et effunditur in Oceanum apud grad. long. 10½, lat. 14, quo efficitur, ejus ostium et Ganam intercedere quatuor gradus fere. — Berechnen wir die angegebene Entfernung von Segelmasa (Sedjelmasah), welches zwischen 30 und 31° N. Br. und ungefähr auf dem 15ten Längengrade (Ferro) liegt, nach Ganah, so haben wir, da Abulfeda 24 arab. Meilen (deren 56⅔ auf den Grad gehen) [96]), auf die Tagereise rechnet, 1200 Meilen, von denen nach Abulfeda aber, um die gerade Entfernung zu finden, immer noch ein Fünftheil für die Krümmungen der Wege abgezogen werden müssen, demnach 960 Meilen oder fast genau 17 Grade. Setzen wir nun Ganah 17° südlich von Segelmasa, so kommt es zwischen dem 13ten und 14ten Grad nördl. Br., und ungefähr unter den 15ten Grad Länge zu liegen, also, wenn wir es auf unsere heutigen Karten eintragen wollten, ungefähr an das Ufer des Joliba, des Nils der Schwarzen bei den Arabern, welchen Abulfeda unter 10½° L. und 14° Br. sich ins atlantische Meer münden lässt. Zwischen dieser Mündung des Nils und Ganah sollen vier Grade liegen; demnach käme es nach dieser Bestimmung, da Abulfeda die Längengrade von der maroccanischen Küste des atlantischen Meers an, welche 10° östlich von den Kanarischen Inseln liegen soll, zählt [97]), 24½° östlich von diesen Inseln zu liegen. Dies ist aber, selbst wenn wir von Ferro an rechnen, viel zu

---

96) Büsching, geogr. Magaz. Th. IV. p. 137. 181.

97) *l. l. p. 131. 133. 183.*

weit östlich, um in das Gebiet zu fallen, welches wir nach Leo als das von Ganah bezeichnet haben. Diese Lage passt aber auch gar nicht zu der Angabe, dass Ganah südlich von Segelmasa liegen solle, es läge hiernach südöstlich von dieser Stadt, und wenn wir nach dieser Richtung hin die angegebene Wegedistanz abmessen, so käme es in die Wüste, und fern von einem Flusse, ungefähr unter dem 16⁰ N. B., nördlich von dem uns durch Denham bekannt gewordenen Soccatu, zu liegen. Diese Lage passt aber in keiner Beziehung für die reiche Stadt Ganah am Ufer des Nils. Diese Widersprüche lösen sich aber sogleich auf, wenn wir den augenscheinlich sehr grossen Irrthum Abulfeda's, in Bezug auf die Länge, unter welcher sich der Nil ins atlantische Meer mündet, und damit allerdings zugleich zugeben, dass Abulfeda die atlantische Küste der Negerländer viel zu weit, ungefähr zwanzig Grade zu weit gegen Osten setzt. Dies können wir aber zugeben, ohne unsere Behauptung, dass die Meinung Derer, welche annehmen, die Araber hätten in diesen Breiten Afrika nicht bis zur Küste gekannt, eine unhaltbare sey, aufzugeben. Denn dass sie die atlantische Küste sehr falsch, viel zu weit gegen Ost angeben, kann doch gewiss kein Beweis seyn, dass sie den Zwischenraum zwischen dieser von ihnen angegebenen Länge und der wahren nicht gekannt hätten, wie viele Beispiele liessen sich gegen eine solche Annahme aus der Geschichte der Kartenzeichnung anführen! Wie aber Abulfeda dazu kam, gerade diese bestimmte Länge anzugeben, ist auch nicht unerklärlich, selbst wenn man nicht annimmt, dass die Zahl ein Schreibfehler des Abschreibers, oder von dem Uebersetzer falsch gelesen sey. Es ist nämlich nicht unwahrscheinlich, dass Ibn-Said, nach dessen Angaben Abulfeda hier die Längen angiebt, seinen ersten Meridian von

den kanarischen Inseln, 10° westlich von der afrikanischen Küste, zählt; und dass Abulfeda dies übersehen hat, wie es ihm öfters begegnet zu seyn scheint, unter anderen ganz deutlich bei Algier[98]), und was er denn auch selbst, sich darüber entschuldigend, als möglich zugiebt[99]). Nimmt man dies an, so ist die Angabe von 10½ Grad erklärlich aus der Annahme der Araber, dass die atlantisch-afrikanische Küste, die da, wo sie dieselbe durch Schifffahrt genauer kannten, nemlich in Marocco, in der That ungefähr 10° östlich von den kanarischen Inseln liegt, sich auch unter demselben Meridian gegen Süden bis jenseits des Aequators erstrecke[100]); eine Annahme, welche auch Abulfeda dadurch auszusprechen scheint, dass er seine Längen von der atlantischen Küste Afrikas, welche 10° östlich von den kanarischen Inseln entfernt sey, zählt, ohne eine nähere Bezeichnung desjenigen Theils dieser Küste, welche diese Entfernung von den genannten Inseln habe, anzuführen, welches er bei seiner Genauigkeit in dem mathematischen und physischen Theile seiner Geographie gewiss nicht unterlassen haben würde, wenn er nicht der Meinung gewesen wäre, die ganze Küste laufe unter demselben Meridian gegen Süden fort[101]).

Nehmen wir nun so die 10½°, unter welchen sich der Nil von Ganah münden soll, von den kanarischen Inseln an gezählt, und setzen wir 4° östlich davon nach Abulfeda die Länge der Stadt Ganah, so erhalten wir dafür fast genau wieder die Lage, welche wir oben durch die Berechnung von 50 Tagereisen, süd-

---

98) *l. l. p. 203.*
99) *l. l. p. 184.*
100) *l. l. p. 140.*
101) Vergl. l. l. p. 131. 132. 183.

lich von Segelmasa gefunden haben. Diese Lage fällt aber nun auch noch bedeutend östlich von der Ostgrenze des Landes Geneoa des Leo. Bedenken wir aber, dass zu Leo's Zeiten das neue Königreich Tombutto seine Grenzen bedeutend ausgedehnt, und auch den König von Ganah unterjocht hatte, so ist es leicht erklärlich, wie die Ostgrenze Ganahs so bedeutend gegen Westen zurückgedrängt werden konnte. Abulfeda beschreibt aber offenbar noch das alte Reich Ganah, ohne noch von dem neuen mächtigen Reiche Tombutto etwas zu wissen, obgleich es wahrscheinlich ist, dass zu seiner Zeit diese Verhältnisse gar nicht mehr so existirten, wie er sie darstellt, denn Ibn-Batuta, der wenige Jahre nach ihm diese Gegenden bereiste, und gewiss die Hauptstädte des Landes besuchte, nennt Ganah gar nicht mehr, dagegen aber Tombuktu als bedeutend.

Das Resultat der Vergleichung Abulfeda's mit Leo ist nun: Beider Nachrichten über die Lage des Landes Ganah passen auf dessen Lage am nördlichen Abfall Hochsudans gegen die Wüste hin. Im Lande fliesst der Nil der Neger, — Senegal und Joliba als einen Fluss gegen Westen fliessend gedacht. — Die westliche Grenze ist der atlantische Ocean, die südliche Grenze ist ganz unbestimmt, die östliche bei Leo viel weiter westlich, als bei Abulfeda. Diese Abweichung in der östlichen Grenze schreiben wir vorläufig der Entstehung und Ausdehnung eines neuen Königreichs, Tombutto, im Osten von Ganah, zu. Sehen wir nun, was die Nachrichten der folgenden zur Bestätigung dieser Resultate beitragen oder daran ändern.

Wir gehen zu Ibn-al-Wardi über, der uns aber nur dürftige Nachrichten giebt, welche wir nach dem Auszuge

des **De Guignes** anführen [102]. »*Ghana, pays situé au nord de Maghrara* [103]. *La ville qui porte le même nom, est une des plus grandes du pays des Noirs; elle est divisée en deux parties placées sur les deux bords du Nil. Tous les marchands des autres contrées s'y rendent pour y avoir de l'or, que l'on trouve sur la terre; ceux de Ségelmesse y vont en douze jours, à travers des déserts, où il n'y a point d' eau: on y porte des figues, du sel, du cuivre, de l'ouada, et on n'en retire que de l'or. Les habitants ont sur le Nil des bateaux; le roi a de nombreuses armées, plusieurs rois voisins lui sont soumis; son palais est sur le Nil, et l'on y voit un morceau d'or naturel qui est gros comme un rocher: on dit que ce prince est muselman.*« — Ueber Maghzara hat der Verfasser vorher Folgendes gesagt: »*Maghzara, contrée du pays des Soudans ou des Noirs, dont la principale ville porte le nom d'**Oulili**, située sur le bord de la mer; il y a des salines, et il s'y fait un grand commerce de sel que l'on porte dans les autres pays des Noirs* [104].«

Wir müssen gestehen, dass sich aus diesen Nachrichten nicht viel über die Lage von **Ganah** bestimmen lässt; genug jedoch, um einzusehen, dass sie dem bisher Gefundenen nicht widersprechen. Wir haben zwei Anhaltspunkte, den Nil und die Nähe des Meeres, denn Ganah liegt im Norden des Landes Maghzara, welches an das Meer stösst. Demnach passt die daraus abzunehmende Lage allerdings ganz gut zu der, welche wir aus **Leo** und **Abulfeda** gefunden haben. Die Entfernung

---

102) *Not. et Extr. d. l. Bibl. du Roi. T. II. p. 37.*

103) Gewiss Makzarah oder Maghzara zu lesen, wie **Hartmann** schon vorschlug, und wofür auch **Jaubert** ist. *Recueil de Mémoires d. l. Soc. de Géogr. de Paris. Tom. II. p. 13.*

104) *l. l. p. 35.*

von 12 Tagereisen von Sedjelmasah (Segelmasa) kann uns nicht irre machen, denn diese ist offenbar falsch. Besonders wichtig ist uns die dem Werke Ibn-al-Wardi's zugehörige Karte, auf welcher Ganah angegeben ist. Es liegt hier am Meere, doch darauf kommen wir noch zurück [105]. Aufmerksam wollen wir noch darauf machen, dass wir hier zuerst Ulil erwähnt finden, ein Ort am Meere, von dem aus ein grosser Handel mit Salz in die Länder der Schwarzen getrieben, und der uns noch viel beschäftigen wird.

Der jetzt folgende Schriftsteller Idrisi ist in seinen Nachrichten viel ausführlicher und einer von denen, auf welchen wir viel Gewicht legen müssen. Wir führen ihn an nach Jaubert's Uebersetzung [106]. *La ville de Ghana la grande se compose de deux villes situées sur les deux rives du fleuve d'eau douce* [107], *et c'est la ville la plus considérable, la plus peuplée et la plus commerçante du pays des noirs. Il y vient de riches marchands de tous les pays environnants et des extrémités de l'Occident; ses habitants sont musulmans. — Son roi possède sur le bord du Nil un château solidement construit, bien fortifié, et dont l'intérieur est orné de diverses sculptures et peintures, et fenêtres vitrées; ce château fut construit en l'an 510 de l'hégire (1116 de J.-C.). Le territoire et les domaines de ce roi sont limotrophes au Wangara ou pays de l'or. Ce que les habitants de l'Afrique occidentale savent d'une manière certaine et incontestable, c'est que ce roi possède dans son château un bloc d'or du poids de*

---

105) Ausgabe von Tornberg.

106) *T. I. p. 16. 17. 18.* (*Hartmann, Edrisii Africa. p. 41. 43.*)

107) Also nicht Süsswassersee, wie die *Geographia Nubiensis p. 10.* hat.

trente livres et d'une seule pièce. C'est une production entièrement naturelle, et qui n'a été fondue ni travaillée par la main des hommes. — Ces peuples ont, dans le Nil, des barques solidement construites, dont ils se servent pour la pêche, et pour communiquer d'une ville à l'autre. — Le pays de Ghana touche du coté de l'ouest à celui de Maghzara, au nord aux plaines désertes du Soudan et des Berbers, au sud au pays des infidèles de Lemlem et autres [108]). Wir müssen noch einiges aus der Beschreibung des Landes Maghzara, welches Ganah gegen West begrenzt, hinzunehmen, um die Lage des letzteren bestimmen zu können [109]). Das Land Maghzara (Mekzara) enthält die Insel Ulil (von der wir schon oben gesprochen haben) und das Reich Tokrur, in welchem der Nil fliesst, an dessen Ufern die Städte Tokrur, Sala, Berisa u. a. liegen [110]). Wir haben hier wieder als Anhaltspunkte den Nil der Neger, der sowohl durch Maghzara, als durch das Land Ganah fliesst. Der westlichste an der Mündung dieses Flusses uns genannte Punkt ist die Insel Ulil, darauf kommt gegen Ost das Reich Tokrur, dem wieder das Reich Ganah folgt. Die Lage dieser Länder und ihrer Städte der geogr. Länge nach wäre auch leicht zu bestimmen, wenn wir Ulil,

---

108) Gegen Osten muss das Land Ganah also an Wangara stossen, da es heisst, es grenze an dies, und da nach den 3 anderen Weltgegenden die Grenzländer angegeben werden. Dass Wangara in Osten von Ganah gelegen, geht auch daraus hervor, wenn Idrisi sagt: »Von Ganah nach Tirki (eine sehr grosse Stadt in Wangara) sind 6 Tagereisen dem Nil entlang«, denn Idrisi denkt sich den Nil der Neger von Ost nach West fliessend, und im Westen von Ganah giebt er das Land Maghzara an. p. 18. 19.

109) *l. l. p. 11. 12.*

110) Vergl. *Annals of Orient. litt. I. p. 138. 139.* Hartmann, l. l. p. 28. 32.

wie wir oben es wahrscheinlich gemacht haben, in der Nähe der Senegalmündung annehmen dürften, denn von Ulil aus giebt Idrisi die Distanzen an. Doch von diesem Punkte dürfen wir nicht ausgehen, denn, da fast alle Erklärer Idrisi's sich gegen die Annahme, dass dieser hier unter Meer den atlantischen Ocean verstanden habe, aussprechen, so müssen wir noch andere Autoritäten, als die Idrisi's, für diese Annahme, wenn wir etwas darauf bauen wollen, beibringen, was wir denn auch später versuchen wollen [111]). Hier bleibt uns nur ein Weg

---

111) Die Lösung des geographischen Problems, welches die Lage der Insel Ulil darbietet, ist durch das Bekanntwerden des vollständigen Textes des Idrisi durch Jaubert's Uebersetzung nicht erleichtert worden. Es heisst hier pag. 10. *L'île d'Oulil est située dans la mer, non loin du rivage. C'est là (dans cette île) qu'on trouve cette saline si renommée, la seule qu'on connaisse dans le pays des noirs. On en tire le sel qui se transporte dans toutes ces contrées au moyen de navires venant de l'île où s'opère le chargement du sel, et d'où on le dirige vers l'embouchure du Nil, située à une journée de distance, et ensuite vers Tokrour, Berisa, Ghana et autres pays du Soudan.* — Nach dieser klaren Nachricht sollte man Ulil wirklich für eine Insel im atlantischen Meere annehmen, und wohl gar an eine der capverdischen Inseln denken, und doch sprechen hiergegen wieder die Nachrichten der anderen Arabischen Geographen, die Ulil nennen, und Idrisi selbst, wenn er weiter hin von Tagemärschen zwischen Ulil und Städten im Innern von Afrika spricht, so z. B. p. 11.: *de l'île d'Oulil à la ville de Sala, on compte seize journées de marche (sedecim stationes, Geogr. Nub.).* Indem ich aber auf diese Schwierigkeiten aufmerksam mache, muss ich doch zugleich bemerken, dass sich mir nach sorgfältiger Betrachtung und Vergleichung aller Arabischen Nachrichten über Ulil die Ueberzeugung festgestellt hat, dass Ulil in die Mündung des Senegal zu setzen sey, und dass es wahrscheinlich eine der Düneninseln ist, welche diesem Flusse vorliegen, eine Ueberzeugung, die sich, wie ich glaube, auch im Verlauf unserer weiteren Untersuchung, wo wir Ulil von Ghana aus

übrig, und dieser ist, die Lage der Stadt Audagocht (Audagost) zu bestimmen; von da haben wir die Entfernungen nach Ulil, Berisa und Ganah. Idrisi setzt die Stadt Audagost in den zweiten Theil des ersten Klimas [112]), bis wohin sich auch der nördliche Theil vom Lande Ganah erstreckt, und sagt von ihr, sie sey eine kleine Stadt in der wasserleeren Wüste Tiser (Niser in der englischen Uebersetzung) [113]) gelegen, nördlich von Berisa, so dass daraus zu schliessen, dass sie auch noch zum Gebiet von Ganah gehört habe. Von den Städten von Wardjelan (Vareklan) ist sie 31 Stationen entfernt [114]). Das Volk Wardjelan wird von Idrisi öfters genannt als dasjenige, welches grössten Theils den Handel nach den Ländern der Schwarzen betreibe, und von welchem er viele seiner Nachrichten über dieselben erhalten habe. Sie versorgen die Negerländer mit Datteln und Getreide, und holen dafür Gold zurück [115]). Ueber ihre Wohnsitze giebt er folgende Nachrichten: Wardjelan (Warcalan) liegt 12 Tagereisen vom Gebirge Nafusa, welches sieben Tagereisen im Süden von der Stadt Cabsa liegt. Diese Stadt liegt 4 Tagereisen südwestlich von Cairowan [116]). Idrisi's Wardjelan ist das

---

bestimmen werden, rechtfertigen wird, so weit dies überhaupt bei der Mangelhaftigkeit unserer Quellen möglich ist. Vergl. oben S. 51.

112) Jaubert l. l. p. 108. 109. Hartmann p. 40.

113) *Annals of Orient. Lit. p. 490 seq.*

114) *Jaubert l. l. p. 109. Hartm. p. 40. Annals of O. L. p. 492.*

115) *Jaubert l. l. p. 13. 18. 272.*

116) *Jaubert l. l. p. 254. 255.* Die Uebersetzung: *De Cabsa à Caïrowan, en se dirigeant vers le nord, on compte 4 journées au sud-ouest* scheint ohne Sinn, wenn man nicht die lateinische Uebersetzung zur Hülfe nimmt, wo es p. 86. heisst: *A Cafsa ad urbem Cairovan inter Aquilonem et Orientem stationes quatuor.* —

Warkelan des **Abu-Obaid**[117], das **Guargala** **Leo's**[118] und das **Guerquelen Marmol's**[119], welche drei Schriftsteller über die Einwohner Nachrichten geben, die mit denen Idrisi's übereinstimmen. Hiernach sind die Wohnsitze dieses Volks östlich von Sedjelmasah, an der Nordgrenze der Wüste zu setzen.

Dies reicht jedoch noch nicht hin, um die Lage von **Audagost** bestimmen zu können; wir nehmen deshalb noch das hinzu, was Abulfeda und Abu-Obaid, welchen letzteren wir nach Idrisi betrachten werden, darüber sagen. Bei ersterem heisst es[120]: *Audagost est urbs ab austro Segelmasae, a qua distat quadraginta et aliquot diaetis, in arenis et desertis ad aquas celebres, ad quarum nonnullas mapalia sunt Barbarorum. — Incolae sunt Moslemi, dominantur Sanhagitae, in oriente habet terras Nigritarum, ab occidente mare atlanticum, ab austro contingunt fines Nigritarum. — Hujus urbis in occidente ait Saidi filius, est desertum Jasr, quod transeunt qui Segelmasam inter et Ganah commeant, longum latumque, in quo ingentem tolerare debent sitim et aestum*[121]. — **Abu-Obaid** hat Folgendes[122]: »*Audagast, située dans une plaine sablonneuse, est grande et peuplée. — Les habitants jouissent de toutes les commodités de la vie et possèdent de grandes richesses. Le marché est en tout temps bien fréquenté. Le miel, qui est extrêmement abondant, est apporté du pays des Noirs.* — *C'est la poudre d'or (ti-*

Ueber die Stadt **Cabsa** (**Cafsa**) vergl. man **Hartmann** l. l. p. 252.

117) *Not. et Extr. XII. p. 535.* Anmerkung.

118) **Lorsbach's** Uebersetzung. p. 465.

119) *l. l. Tom. III. fol. XII.*

120) *Tab. Africa* in **Büsching's** geogr. Magazin. Th. 4. S. 205.

121) *l. l. p. 212.*

122) *Not. et Extr. T. XII. p. 615 ff.*

ber), qui, dans ce pays, sert de monnoie; l'argent y est inconnu. — Les importations qui se font pour cette ville consistent en cuivre travaillé, en étoffes teintes en rouge et en bleu; on en exporte de l'ambre poli d'une excellente qualité, que procure le voisinage de l'Océan, et de l'or natif très-pur, réduit en fils que l'on réunit en écheveaux: l'or d'Audagast est le meilleur que l'on puisse trouver et le plus exempt d'aillage [123]). — *Depuis Audagast jusqu'à Tamdoulet, la distance est de quarante journées de marche. De Tamdoulet à Sedjelmâsah, on compte onze journées; ce qui fait un total de cinquante-une journées. Entre Audagast et Kaïrowan il y a cent dix journées* [124]). « — Abu-Obaid giebt auch noch eine sehr umständliche Beschreibung des Weges von Tamdulet nach Audagast, aus welcher wir, da sie wesentlich zur Bestimmung der Lage dieser Stadt beitragen kann, Folgendes herausheben [125]): » *De Tamdoulet à Bir-alhammalin (le puits des Porteurs), on compte une journée de marche. — De là à un défilé étroit, où les chameaux ne peuvent passer qu'à la file, une journée. De là on marche durant trois jours au travers d'une montagne appelée Azour. — Cette montagne s'étend en longueur l'espace de dix journées, depuis le commencement de la route jusqu'au rivage de l'Océan. On assure que la montagne d'Azour va joindre celle de Nafousah* [126]); *si je ne me trompe, elle est identique avec celle de Deren, au pied de laquelle la rivière de Darah prend sa source. Après avoir marché dans cette montagne*

---

123) *l. l. p. 617.*

124) *l. l. p. 618.*

125) *l. l. p. 612 ff.*

126) Das Gebirge Nafusah ist in der Nähe von Tarabolos, oder Tripolis, (l. l. p. 619.). Das Gebirge Deren ist der grosse Atlas.

pendant l'espace de trois jours, on arrive à une eau appelée Tandefek. — *Au bout de trois jours de marche, on atteint un large puits appelé* Wirhaloun; *ensuite on traverse pendant trois jours une contrée déserte.* — *Après une journée de marche, on atteint un puits de quatre toises de profondeur, creusé par les soins d'Abd-al-rahman ben-Habid* (Eroberer der Stadt Ikali in der Nähe von Nun. p. 622.) *dans une roche noire et excessivement dure. A trois journées de là, est un vaste puits, qui ne tarit jamais.* — *A quatre journées au-delà, est un lieu nommé* Oukarit, *où les caravanes se procurent de l'eau, en creusant à une profondeur de deux coudées un tiers.* — *Ensuite on traverse, pendant quatre journées, un désert (une solitude) composé de montagnes sablonneuses qui barrent la route, et dans lesquelles on ne trouve pas d'eau. Ce trajet forme la partie la plus difficile de la route qui conduit à Audagast. On arrive à un lieu nommé Wabermin, où se trouvent plusieurs puits qui offrent une eau douce et très-potable. Près de là est une montagne fort longue et très-escarpée, qui est habitée par un grand nombre d'animaux sauvages. C'est à cette source que viennent aboutir tous les chemins qui mènent dans le pays des Noirs; aussi ce lieu est extrêmement dangereux, car les Berbers de Lamtah, de Djezoulah, y attaquent souvent les caravanes; les Djerawah s'y placent également en embuscade, parcequ'ils savent que les voyageurs y passent nécessairement et ont besoin d'y puiser de l'eau* [127]). *De là, on marche pendant cinq jours dans la province de Waran, au travers d'un désert composé de collines de sable, et l'on arrive à un puits considérable, situé sur la*

---

127) Von dem Flusse Sus nach der Stadt Nun reist man 3 Tage auf dem Gebiet der Djezulah und der Lamtah. Abu-Obaid. l. l. p. 621.

limite du territoire des Bénou-Hâreth, qui sont une branche des Sanhâdjah. — Après deux jours de marche, on atteint une eau appelée Agref, composée de plusieurs puits salés, où les Sanhâdjah viennent abreuver leurs troupeaux de chameaux. — A trois journées de là est un lieu nommé Akriri, c'est à dire, réservoir d'eau, où croissent de nombreuses espèces d'arbres. — On voyage une journée au travers une montagne appelée Arkounat, où les Noirs attaquent souvent les caravanes. Après un jour de marche dans les sables brûlans, on arrive à une source appelée le puits de Waran, dont l'eau est saumâtre. Ensuite on marche pendant trois jours dans un pays appartenant aux Sanhâdjah, et qui abonde en puits d'eau douce. On atteint, au bout d'une journée, une montagne élevée, qui domine Audagast, là croissent les arbres qui produisent la gomme que l'on porte en Espagne, où elle est employée à lustrer les étoffes de soie. De là on arrive à Audagast [128]). « —

Wenn die einzelnen Stationen dieser Route auch nicht zu bestimmen sind, so geht doch aus derselben hervor, dass sie gerade gegen Süd führt, denn führte sie zugleich nach Ost, so wäre sie sicherlich über Sedjelmasah gegangen, ganz so wie Stüwe sie angeblich

---

128) Hartmann hält Audagast (Audagost) für das Agades des Leo, wogegen nichts einzuwenden ist, wohl aber dagegen, wenn man, wie Stüwe, es nahe dem dreissigsten Grade der Länge an die Stelle setzt, wo auf unsern heutigen Karten ein Agades liegt, denn dafür spricht auch bei Leo nichts, dagegen aber, dass der König von Agades dem von Tombutto tributär ist. (*Leo b. Ramus. fol. 79. b.*). Viel eher möchte man es für das Agades nehmen, welches nach dem Itinerar des Scherif Hadschi-Muhammed 8 Tagereisen nördlich von Kabra, dem Hafen von Temboctu, liegen soll. (*Walckenaer, Recherches p. 92.*) Leo nennt Agades aber eine neue Stadt, vielleicht war sie also zur Zeit des Idrisi noch gar nicht gebaut.

nach Abu-Obaid, aber durchaus gegen seine Angaben nach dem Audagost seiner Karte, welches beinahe O. S. O. von Tamdulet liegt, zeichnet. Dass sie aber nicht über Sedjelmasah gegangen, beweist noch ganz unwiderleglich, dass Abu-Obaid zur Bezeichnung des Weges von Audagost nach Sedjelmasah Folgendes sagt: »Von Audagast bis Tamdulet sind, wie wir gesagt haben, 40 Tagereisen, von Tamdulet nach Sedjelmasah zählt man 11 Tagereisen, was zusammen eine Summe von 51 Tagereisen ausmacht [129]).« Dies wäre widersinnig, wenn Audagost O. S. O. von Sedjelmasah läge. Da nun aber gar kein Grund ist, den Abu-Obaid, der in allen seinen Nachrichten so ausführlich und treu ist, einer solchen Widersinnigkeit verdächtig zu machen, so bleibt es uns ganz unerklärlich, wie Stüwe nach ihm die Karavanenstrasse von Tamdulet nach Audagost so zeichnen konnte, wie er es auf seiner Karte gethan hat, da er uns auch in seinem Buche keine Erklärung darüber giebt.

Dass diese Strasse aber westlich von Sedjelmasah, gegen Süd gelaufen ist, ergiebt sich auch aus der Betrachtung der Völker, durch deren Gebiet sie gegangen. Die Lamtah und die Djezulah sind Berbern, welche den südwestlichsten Theil des heutigen Marocco bewohnten [130]). Die Sanhadjah, ein Hauptstamm der Berbern, welcher von Abu-Obaid auch oft eine Nation genannt wird [131]), bewohnten einen grossen Theil des nordwestlichen Afrikas zur Zeit der Ankunft der Araber daselbst [132]). Von hier scheinen sie sich gegen Süden ausgebreitet zu haben, und die nomadischen Bewohner des

---

129) Siehe oben S. 70.
130) Abu-Obaid l. l. p. 621.
131) *l. l. p. 562.*
132) *l. l. p. 546.*

westlichen Theils der Wüste geworden zu seyn. Abu-Obaid nennt viele Tribus derselben auf dem westlichen und südlichen Atlas (Deren), durch die ganze Wüste bis zu den Negerländern. Die Sanhadjahs wohnen in der Nähe des Vorgebirgs Aschbertil (Cap Spartel) [133]. Der fruchtbare Kanton Demnah-Aschira in Osten von Tandjah (Tanger), gehört den Sanhadjah [134]. Die Benu-Lamtunah, ein Tribus der Sanhadjah, sind Nomaden, und irren in der Wüste umher zwischen der südlichen Grenze des westlichen Magrebs bis zu den Ländern der Schwarzen. Abulfeda nennt den westlichen Theil der Sahara bis zur Meeresküste die Wüsten der Lamtuna [135]. Südlich von den Benu-Lamtunah wohnt ein anderer Stamm der Sanhadjah, die Benu-Djodalah, wenig vom Meere entfernt, und den Ländern der Schwarzen am nächsten [136]. Von diesen gingen im Jahr 440 die grossen religiösen Eroberungskriege unter Abdallah ben-Jasin aus, der in einem Zeitraum von elf Jahren alle Länder zwischen Darah und Sedjelmasah im Norden, bis nach Audagost an der Grenze Sudans, im Süden, seiner Lehre unterwarf, worüber Abu-Obaid ausführlich berichtet [137]. Sanhadjahs herrschen öfters in Audagost [138]. Diese Sanhadjahs erkennen wir wieder in den Assenegis des Barros und in den von Cadamosto trefflich geschilderten Azanaghis, welche nördlich vom Senegal [139], der Küste entlang wohnen, ihre Haupt-

---

133) *l. l. p. 571.*
134) *l. l. p. 565.*
135) Büsching's geogr. Magazin. IV. p. 140. p. 213.
136) *l. l. p. 637. p. 625. 629.*
137) Abu-Obaid p. 626—630.
138) Abu-Obaid p. 617. Abulfeda p. 205. 213.
139) Vergl. *Marmol. l. l. Lib. VIII. c. 3.*

wohnsitze in der Oase el Hoden haben, und diejenigen sind, welche aus den Negerländern Sklaven und Goldstaub (*oro tiber*) nach den nördlichen Berberstaaten führen, und dafür Pferde, seidene, in Granada und Tunis verfertigte, Stoffe, und viele andere Artikel zurückbringen, und mit welchen die Portugiesen den ersten Tauschhandel, von der Insel Arguin aus anknüpften [140]).

Dass Audagost im westlichen Theil der Wüste liegt, scheint auch aus einer Stelle Abulfeda's hervorzugehen, wo er sagt, dass der Weg von Sedjelmasah nach Ganah (welches er in Süd von Sedjelmasah setzt) [141]), östlich von dieser Stadt liege [142]).

---

140) *Placido Zurla, dei viaggi africani di Alvise da Ca da Mosto. Venez. 1815. p. 54. seq. Navigationi di Al. da Mosto ap. Ramusio I. fol. 99 et 100. Vida do Infante D. Henrique por Candido Lusitano (Freyre). Lisboa 1758. 4. pag. 231.*

141) Büsching's Magazin. V. p. 354.

142) l. l. IV. p. 212. — Abulfeda setzt die Wüste Jasr, welche sehr ausgedehnt und sehr heiss ist, durch welche der Weg von Sedjelmasah nach Ganah führt, in Osten von Audagost. Welchen Theil der Sahara Abulfeda unter diesem besonderen Namen verstanden hat, ist nicht auszumachen; Ritter hält es für wahrscheinlich, dass Jasr eine Abkürzung von Gezira, Insel, Oase, sey. (Afrika p. 961.) Vielleicht ist Abulfeda's Jasr die Wüste Niser (Nasr, Tiser) des Idrisi, welche er von Camnurié (Kamnudijah), — ein durch die Einfälle der nördlichen und östlichen Nachbaren verwüstetes Land, welches im Westen an den finsteren (atlantischen) Ocean, und in Süden an einen Theil von Makzarah stösst, — nach Osten bis Fezzan sich ausdehnen lässt, und welche die Kaufleute von Aghmat, Sedjelmasah, Darah (Derah) und Nul-el-aksa (das entfernteste Nul, wahrscheinlich das heutige Wadinun) auf ihrem Wege nach Ganah und Wangara-el-tibr (das goldene Wangara) durchschneiden. (*Annals of Orient. Litt. I. 488. 490.* Jaubert's Uebersetzung Th. I. p. 106.). Nach diesen Nachrichten ist es recht wohl möglich, den Theil der grossen Wüste, welcher südlich von Sedjelmasah bis nach

Fassen wir alle diese Nachrichten zusammen, so geht daraus mit ziemlicher Gewissheit hervor, dass die Stadt Audagost, auf die Grenze der Wüste und der Negerländer, nicht weit vom atlantischen Meere entfernt, zu setzen ist, und dass wir gewiss nicht zu weit gehen, wenn wir sie nicht östlicher, als gerade im Süden von Tamdulet annehmen [143]). Hiernach käme es denn ungefähr unter 17° Br. und 9° L. zu liegen, und so können wir es denn auch nur verstehen, wie Abu-Obaid bei Audagost von der Nachbarschaft des Meeres sprechen kann [144]). Hiezu stimmt auch trefflich die Nachricht Abu-Obaid's, dass in der Nähe der Stadt die Bäume wachsen sollen, welche das Gummi hervorbringen, welches in Spanien zum Glätten der Stoffe gebraucht wird [144a]); denn in dieser Gegend wird noch heute eine grosse Menge dieses Erzeugnisses eingesammelt, und bildet den Hauptausfuhrartikel der nahen französischen Niederlassung Portendic. —

Sehen wir nun zu, wie von hier aus gerechnet Idrisi's Ganah zu liegen kommt. Es ist 12 Stationen davon entfernt, welche 216 arabische Meilen, oder ungefähr 3½ Grade ausmachen. Darnach fällt Ganah, wenn wir es in die Breite des Nils der Neger (Joliba) setzen, ungefähr auf den 12ten Grad östlicher Länge, d. i. ungefähr 3° westlich vom Meridian von Sedjelmasah. Ulil 30 Stationen, westlich von Audagost, erhält seine Lage an der Mündung des Senegal, Berisa 15 Stationen südlich,

---

den Negerländern sich erstreckt, als unter der Benennung Jasr oder Nasr einbegriffen anzunehmen.

143) Ueber Tamdulet, die Hauptstadt der Provinz Sus-el-aksa, siehe Abu-Obaid l. l. p. 618. 623.

144) *l. l. p. 617.*

144a) *l. l. p. 615.*

fällt unter den 13ten Grad der Breite. Zählen wir die Entfernungen von Ulil nach Ganah über Sala, Tokrur und Berisa zusammen, so erhalten wir 38 Stationen, oder etwas über 12 Grad. Diese von Ulil nach Osten genommen, erhalten wir wieder die Lage für Ganah, welche wir, von Audagost ausgehend, für dasselbe bekommen haben. Bestimmen wir nach den angegebenen Entfernungen die Lage von Sala und Tokrur zwischen Ulil und Ganah, so erhält ersteres seine Lage ungefähr unter dem 5ten, Tokrur unter dem 6ten Längengrad. Nun sollen Ulil, Sala und Tokrur jede 40 Tagereisen von Sedjelmasah entfernt seyn. Dies stimmt aber nicht mit der Lage, welche wir für diese Oerter gefunden haben. Die Distanz ist bei allen grösser; dies kann jedoch nichts gegen die Richtigkeit unserer Bestimmung beweisen, denn, wohin wir diese Oerter auch an einen Fluss in Sudan (und an einem grösseren Flusse müssen sie jedenfalls liegen) setzen mögen, sie werden immer weiter von Sedjelmasah entfernt seyn, als 40 von Idrisi's gewöhnlichen Tagereisen, und zwar um so weiter, je weiter östlich wir sie annehmen, so dass die Lage, die wir ihnen gegeben haben, auch in dieser Beziehung noch viel eher passt, als die, welche sie z. B. auf Stüwe's Karte haben. Bedenken wir aber, dass das Nichtpassen der Idrisi'schen Entfernungen zwischen diesen Oertern und Sedjelmasah nur gegen die, diesen ersteren gegebene geographische Breite sprechen könnte, so können wir ohne Bedenken, da über die Breite, wie oben gezeigt, als durch den Nil in Sudan bestimmt, kein Zweifel statt finden kann, die Angabe der Tagereisenzahl Idrisi's für unrichtig erklären, zumal Andere diese Entfernungen auch viel grösser angeben. So z. B., wie wir schon gesehen haben, Abulfeda, welcher die von Sedjelmasah nach Ganah zu ungefähr 50 Tagereisen, und

die nach Audagost zu ungefähr 40 rechnet, was sehr gut zu der von uns bestimmten Lage dieser Städte passt. Eben so sprechen die Angaben, welche Abu-Obaid gibt, für diese Lage. Ehe wir jedoch zur Betrachtung dieser übergehen, wollen wir das, was die Untersuchung Idrisi's uns gegeben hat, zu dem stellen, was wir aus den vorher betrachteten Angaben Leo's und Abulfeda's gefunden hatten. — Idrisi's Stadt Ganah fällt in dieselbe Lage, welche wir für Abulfeda's Ganah gefunden haben. Idrisi lässt jedoch das Land Ganah sich nicht bis zum atlantischen Meere ausdehnen; sondern setzt noch ein Land Maghzara (Mekzara), in welchem Ulil und das Reich Tokrur liegen, dazwischen. Durch beide Länder fliesst der Nil, der sich in der Nähe von Ulil ins atlantische Meer ergiesst, und an welchem die Städte dieser Länder liegen. Im Norden werden diese Länder durch die Wüste begrenzt (auf der Grenze zwischen der Wüste und dem Lande Ganah liegt Audagost); im Westen bildet das Meer die Grenze, im Süden das Land Lemlem (Lamlam), welches hier zum erstenmale genannt wird, im Osten das Land Wangara (Wankara). Sonach haben wir bei Idrisi neben der Uebereinstimmung doch Vieles, was die früher betrachteten Quellen nicht hatten. Idrisi ist viel ausführlicher bei der Beschreibung dieser Gegenden, dies haben wir noch in Einklang mit den anderen Nachrichten zu bringen. Namentlich werden wir aber noch über die zwischen dem Lande Ganah und dem atlantischen Meere gelegenen Länder zu sprechen haben.

Wir gehen jetzt zu Abu-Obaid über, welcher uns unter allen arabischen Schriftstellern, welche wir kennen, die ausführlichsten Nachrichten über einige Länder der Neger giebt; jedoch leider, da er sie aus dem Munde von Reisenden und Kaufleuten sammelte, in solcher Ver-

worrenheit, dass man über die Lage der einzelnen beschriebenen Länder und Städte gegeneinander fast gar nichts Bestimmtes herausbringen kann, da der Verfasser zwar Distanzen angiebt, aber nicht die Richtung, nach welcher sie anzunehmen sind. Nur so viel erkennt man, durch Vergleichung mit anderen Schriftstellern, dass derselbe wenigstens die Absicht hat, bei seiner Beschreibung mit den westlichsten Gegenden anzufangen, und gegen Ost fortzuschreiten. Wir folgen ihm darin, und fangen die Untersuchung seiner Nachrichten mit der Betrachtung des Weges an, welchen er (S. 623 bis 626.) von **Wadi-Darah** durch die Wüsten nach den Ländern der Schwarzen beschreibt [144b]). Dieser Weg ist, kurz angegeben, folgender: *De Wadi-Darah on compte cinq journées jusqu'a Wardi-Tarka, qui se trouve sur la lisière du désert. On s'enfonce alors dans cette vaste solitude, où l'on ne rencontre de l'eau que tous les deux ou trois jours. On arrive à l'entrée d'un désert près d'un puits nommé Baramet, creusé dans une roche très-dure, et qui est alimenté par une eau de source qui est plutôt salée que douce. A l'orient est un puits nommé Bir-alhammalin* (dieser Brunnen ist offenbar verschieden von demjenigen gleichen Namens, welcher auf der oben angeführten Strasse nach Audagost, eine Tagereise von Tamdulet, liegt), *et tout près de celui-ci, on en voit un troisième appelé Maleki. Entre ces puits et la contrée soumise à l'islamisme, on compte quatre journées de marche. Une*

144b) **Wadi-Darah** liegt fünf Tagereisen von Sedjelmasah (p. 602.) in der Provinz **Dara**, und am Flusse gleichen Namens (p. 61.), welcher ohne Zweifel der **Draha** unserer Karten ist. (Vergl. **Ritter's** Afrika, p. 1016.). Jedenfalls müssen wir es westlich, höchstens W.N.W. von Sedjelmasah setzen, weil es, da der **Dara** an der Südseite des hohen Atlas entspringt, südlich von diesem Gebirge liegen muss. p. 621.

égale distance conduit à une montagne dont le nom, en langue berbère, signifie montagne de Fer. Là commence un désert, où l'on ne trouve de l'eau qu'après huit jours de marche. C'est là le grand désert par excellence. L'eau que l'on rencontre appartient aux Benou-Belis, qui sont une branche des Sanhâdjah. De là on arrive à un village nommé Merouken, qui appartient également aux Sanhâdjah. — De là on arrive après quatre journées de marche à une montagne située dans le désert; puis à une tribu de Sanhâdjah, appelée les Benou-Lamtunah: ce sont des nomades qui errent dans le désert, ils parcourent une contrée qui s'étend l'espace de deux mois de marche, tant en longueur qu'en largeur, et qui sépare le pays des Noirs et les contrées soumises à l'islamisme. Ils passent l'été dans un lieu nommé Amtalous; ils sont plus voisins du pays des Noirs, dont ils ne se trouvent qu'à une distance d'environ dix journées. — Au-delà des Benou-Lamtounah se trouve une tribu de Sanhâdjah, celle des Benou-Djodâlah, qui est peu éloignée de la mer; et dans l'intervalle qui les sépare, on ne rencontre aucun habitant. Ces tribus professent les dogmes des Sunnites«, (die folgenden Seiten enthalten die Erzählung der Kriegszüge, welche dieser Stamm gegen seine Nachbaren zur Ausbreitung seiner neuen Religionslehre unternahm, auf welchen auch um das Jahr 446 die grosse Stadt Audagost erobert wurde).

Dieser Weg ist bei weitem nicht so ausführlich beschrieben, wie der von Tamdulet nach Audagost, doch reicht die Beschreibung hin, zu zeigen, dass er in südlicher, und nicht in östlicher Richtung anzunehmen ist. Wäre der Weg von Wadi-Darah aus gegen Osten gegangen, so müsste er gewiss über Sedjelmasah geführt haben, da ersteres W. N. W. von dieser Stadt und an einer frequenten Strasse dahin, nemlich an der von Agamat nach Sedjelmasah, welche der Verfasser ausführ-

lich [145]) beschreibt, lag, und es bei den Terrainverhältnissen in jenen Gegenden höchst unwahrscheinlich ist, dass man, um einen kleinen Umweg zu vermeiden, eine grosse Strasse über ein Hauptemporium nahe links oder rechts zur Seite hätte liegen lassen. Nun betritt man aber auf dieser Strasse bei Wadi-Tarka, fünf Tagereisen von Wadi-Darah, die Wüste, dies ist, da Sedjelmasah, welches fünf Tage in der Richtung zwischen Südost und Ost von Wadi-Darah entfernt ist, an dem Saum der Wüste liegen, und da südlich davon kein bewohnter Ort zu finden seyn soll [146]), nicht anders zu verstehen, als wenn man annimmt, die Richtung des Weges von Wadi-Darah nach Wadi-Tarka sey zwischen Süd und Südwest gewesen. Für diese Annahme spricht auch wieder die Nennung der Völker, durch deren Gebiet die Strasse gegangen ist. Die Benu-Lamtunah haben wir schon als Bewohner der westlichen Sahara kennen gelernt, die südlich von ihnen wohnenden Benu-Djodalah werden in der Beschreibung des Weges selbst, als dem Meere nahe wohnend, bezeichnet, und so können wir obige Annahme wohl als begründet betrachten, wenn wir auch den Weg nicht genauer auf unseren Karten nachzuweisen, und selbst nicht anzugeben im Stande sind, ob er westlich oder östlich von dem nach Audagost beschriebenen gegangen sey. Denn von den Namen der Brunnen und Ruheplätze, welche auf demselben genannt werden, erkennen wir in den neueren Beschreibungen nichts wieder, und ein Endpunkt des Weges oder ein Ort, bei welchem er in das Land der Schwarzen eintritt, wird auch nicht angegeben, da er nur bis zum Gebiet der Benu-Djodalah fortgeführt wird. Nachdem der Ver-

---

145) p. 607.
146) p. 601.

fasser bis dahin den Weg beschrieben hat, spricht er erst weitläufig von den von diesem Stamme ausgegangenen Eroberungen, die sich auch u. a. auf Audagost ausdehnten [147]), beschreibt dann einige Thiere, welche die Wüste bewohnen und die Gewinnung des Steinsalzes in der Mine Abtial, welches vielleicht das West-Tegazza des Leo ist [148]). Darnach [149]) folgt die Beschreibung von Ulil, welche wir schon oben angeführt haben, und die uns, hinzugenommen zu den übereinstimmenden Angaben Ibn-al-Wardi's und Idrisi's über diesen Punkt hingereicht hätten, die Lage desselben festzusetzen, wenn es nicht, wegen der Einsprüche, welche Stüwe und Andere gegen die Angabe dieser Schriftsteller erhoben haben, nöthig gewesen wäre, noch andere Momente zur Bestimmung dieses wichtigen Punkts beizubringen. Dazu sind wir aber jetzt schon im Stande, denn wenn wir von der Stadt Ganah, deren Lage wir, ohne auf Ulil Rücksicht zu nehmen, gefunden haben, ausgehend nun wieder die Lage Ulil's suchen, so werden wir wieder auf dieselbe Gegend, welche wir nach den directen Angaben Ibn-al-Wardi's, Idrisi's und Abu-Obaid's dafür annehmen zu müssen geglaubt haben, nemlich wieder auf die Nähe der Senegalmündung geführt. Hiedurch scheint mir nicht allein eine neue Bestätigung für diese Lage Ulil's gewonnen zu seyn, sondern ebenso auch wieder für die von Ganah; und so kommt auf diese Weise durch diese wechselseitige Bestätigung ein Einklang in unsere bisher gefundenen Resultate, der sehr zu Gunsten unserer Untersuchung zu sprechen scheint.

Wir gehen nun zu Abu-Obaid's Beschreibung der

---

147) p. 625 — 634.

148) Vergl. Ritter's Afrika. S. 1037.

149) p. 636.

Länder der Schwarzen über[150]. »*Le peuple qui forme l'extrême frontière du territoire de l'islamisme, vers le pays des Noirs, est celui des Benou-Djodâlah. Entre eux et les Sigânah, qui sont la nation la plus rapprochée des frontières musulmanes, la distance est de six journées de marche. La ville de Sigânah se compose de deux villes situées sur les deux rives du Nil; à partir de là, le pays offre une suite non interrompue de lieux habités, qui se prolongent jusqu'à l'Océan. Non loin de Sigânah, au sud-ouest, sur le bord du Nil, est la ville de Tekrour, dont les habitants sont nègres. — Silâ se compose de deux villes situées sur le bord du Nil; ses habitants professent l'islamisme. De Silâ à Gânah, la distance est de vingt journées; tout cet espace est couvert d'habitations de Noirs, dont les peuplades se succèdent presque sans interruption. Le roi de Silâ est constamment en guerre avec les païens, dont les plus rapprochés ne sont qu'à une distance d'une journée.*«

Aus dem ganzen Zusammenhange dieser Beschreibung, die, wie deutlich, namentlich aber aus der Folge zu ersehen, von West nach Ost fortschreitet, geht hervor, dass Ganah, welches 20 Tagereisen von Sila, dem Sala Idrisi's, und 15 Tagereisen von Audagost[151] entfernt seyn soll, auch wieder nach Abu-Obaid dahin gesetzt werden muss, wohin wir es nach Idrisi's Nachrichten gelegt haben[152]. Aber auch hier haben wir wieder, wie bei Idrisi, westlich von Ganah andere Negerstaaten. Der westlichste dieser Staaten ist das Reich der Siganahs, und zwischen diesem und dem von Ganah, das Reich Tekrur (Tokrur), in welchem die Städte Tokrur

---

150) p. 637.

151) p. 630.

152) Vergl. p. 602.

und Sila. Letzteres Reich wird auch von Idrisi angegeben, dagegen nennt er das erstere nicht. Es ist aber auch nach Abu-Obaid nicht unwahrscheinlich, dass diese sämmtlichen westlich von Ganah gelegenen Negernationen zusammen das Königreich Tokrur ausmachen, und dies würde dann ganz mit Idrisi übereinstimmen. Die westlichste Negernation dieses Reichs, die Siganah, kann man wohl am Senegal wohnend annehmen.

Ueberblicken wir nun einmal im Ganzen die Lage der bis jetzt betrachteten Länder und Oerter, so haben wir Folgendes: Ganah, die Hauptstadt des mächtigen Reichs Ganah, liegt am Nil der Neger (Joliba) ungefähr unter dem 14ten Grade der Länge (Ferro). Hiermit stimmen Abulfeda, Ibn-al-Wardi, Idrisi und Abu-Obaid. Ulil, der westlichste von den orientalischen Geographen in Mittelafrika genannte Punkt, liegt in der Nähe der Senegalmündung, (Ibn-al-Wardi, Idrisi, Abu-Obaid). Zwischen diesem Ulil und Ganah liegt nach Idrisi und Abu-Obaid ein Reich Tokrur, in demselben am Nil die Hauptstadt Tokrur und die Stadt Sila. Audagost liegt an der nördlichen Grenze des Landes Ganah, wo es mit der Sahara zusammenstösst. Dies lässt sich aus den Nachrichten der orientalischen Geographen, welche diese Länder nach schriftlichen und mündlichen Quellen beschrieben, herausstellen. Nun haben wir aber noch zwei Schriftsteller, welche diese Gegenden selbst bereisten. Die Angaben dieser Augenzeugen wollen wir nun zur Prüfung unserer bis jetzt aufgestellten Resultate anwenden, passen dieselben dazu, so gewinnen wir eine sehr wichtige Bestätigung unserer Meinung, dass die genannten Länder und Städte in diesem westlichen Theile von Sudan gelegen haben, und dies zu beweisen, im Gegensatze zu den Bestimmungen aller neuern Geographen, war ja unser Hauptzweck.

Der erste der Schriftsteller, welche diese Gegenden nach eignen Beobachtungen beschreiben, ist Ibn-Haukal, über welchen wir oben ausführlicher gesprochen haben. Wir besitzen aber aus dem hierher gehörigen Theil seines Werkes nur folgendes kurzes Itinerarium zur Benutzung [153]; »Von Fas nach Sedjelmesah sind 13 Stationen. Zur Seite des Weges, welcher von Fas nach Sedjelmesah führt, liegt das Land von Aghmat. Von Aghmat nach Sedjelmesah beträgt die Entfernung ungefähr 8 Stationen, eben so weit ist es zwischen Aghmat und Fas, und eben soweit wieder bis zum Meere. — Von Sus nach Sedjelmesah und von da nach Audagost sind zwei Monate Weges. Von Audagost nach Ganah sind 10 Tagereisen und nicht mehr. — Von Audagost nach Ulil, wo Salzminen sind, ist ein Monat, von Ulil nach Sedjelmesah ein und ein halber Monat.« —

Rechnen wir von Sus nach Sedjelmasah 14 bis 16 Tagereisen, welches sich aus der Vergleichung der Distanzen von Sus nach Aghmat, von Aghmat nach Sedjelmesah, von Tamdulet nach Sedjelmasah und von Nun nach Darah aus dem Abu-Obaid schliessen lässt [154]), so behalten wir für die Entfernung von Sedjelmasah nach Audagost vierzig und einige Tagereisen, welches sehr gut mit der Lage, welche wir dieser Stadt gegeben, stimmt; dagegen gar nicht mit der Lage auf Stüwe's Karte, für diese wäre diese Distanz viel zu kurz. Die zehn Tagereisen von Audagost nach Ganah können uns für sich allein nicht dazu dienen, die Richtigkeit der von uns diesen Städten gegebenen Lage zu prüfen, da keine Richtung angegeben wird. Dagegen bekommen

---

153) *Walckenaer, Recherches hist. et géogr. sur l'Afrique. Par. 1821. pag. 475.*

154) p. 607. 618. 621.

wir, wenn wir die Distanzen von Audagost nach Ulil, die von Ulil nach Sedjelmasah und die von Sedjelmasah nach Audagost, nach der Weise, wie wir diese Oerter gesetzt haben, in Linien ausdrücken, ein beinahe rechtwinkliches Dreieck, in welchem die Distanz von Ulil nach Audagost die grösste Seite bildet, und dessen Seiten sich in der That nahe genug so verhalten, wie Ibn-Haukal die Distanzen zwischen den drei Punkten, welche die Spitzen dieses Dreiecks bilden, angiebt, nämlich wie 40. 29. 45. Sollte es ganz genau passen, so müsste Audagost etwas östlicher und Ulil etwas nördlicher (wofür auch Abu-Obaid's Angabe, dass es auf dem Gebiete der Benu-Djodalah, also nördlich von der Sudangrenze, liegt, spricht), als wir es nach den früheren Resultaten gesetzt haben, gelegt werden, was wir auch, wollten wir Ibn-Haukal's Angaben allein vor den anderen folgen, ganz unbeschadet der Richtigkeit unserer bis jetzt gefundenen Resultate thun könnten. Denn es kam uns ja nicht sowohl darauf an, genau die Punkte der genannten Oerter zu bestimmen, sondern lediglich darauf, zu beweisen, dass sie in dem westlichen Theile Sudans und namentlich Ulil nahe dem Meere zu suchen seyen, und hiezu stimmen die Angaben Ibn-Haukals durchaus. Dass aber auf der Karte Stüwe's die drei genannten Punkte auch ein Dreieck bilden, dessen Verhältnisse nicht geradezu den von Ibn-Haukal angegebenen Distanzen widersprechen, kommt nur daher, dass er Ulil, von wo Salz nach allen Negerländern und nach Norden, nach Sedjelmasah gebracht wird, welches in der Nähe des Meeres und auf dem Gebiet eines Berberstammes liegen soll, ins Innere Sudans setzt, weit südlich von der Wüste, in welcher Berberstämme wohnen, in das Herz der Negerländer, wo das Salz so kostbar ist, dass es statt des Geldes gebraucht wird.

Ausführlicheres, als vom Ibn-Haukal, haben wir aus der Reisebeschreibung des **Ibn-Batuta**, doch sind seine Nachrichten wahrscheinlich durch die Schuld des Epitomators sehr verworren, und es ist schwer aus ihnen herauszufinden. Wir setzen Folgendes aus derselben her [155]: *I proceeded from this place (Sigilmasa) in the beginning of the Month Moharram, and of the year 753 (February 1352); and after a journey of five and twenty days, arrived at Thaghari (Kosegarten: Tegasa) a village where is nothing good, it has nothing but sand for its soil, and in this are mines of salt. From here we arrived at Tashala (Kos. Tassahl), a stage where the caravans rest three days, and then prepare to enter the great desert. We passed it in ten days (Kos. 2* Monat). *We then came to the city of Abu Latin (Kos. Eiwelaten). This is the first district of Sudan. — I then proceeded from Abu Latin to Mali, the distance of which is a journey of 24 days, made with effort. — After 10 days from our leaving Abu Latin we came to a village Zaghari (Kos. Sagheri), which is large and inhabited by black merchants. — We then left this place and came to the great river, which is the Nile. Upon it is the town of Karsanju (Kos. Karssechu), from which the Nile descends to Kabara then to Zaga (Sagha). From this place the Nile descends to Tambactu (Kos. Tumbuktu) then to Kawkaw (Kos. Kôk). It then proceeds to the town of Muli, which is the extreme district of Mali. It then goes to Yuwi (Kos. Joi), the greatest district of Sudan. — The Nile then descends from this place to the countries of Nubia, then to Dongala (Kos. Donkola). The Nile then descends to the cataracts*

---

155) *Travels of Ibn-Batuta, transl. by S. Lee, Lond. 1829. I. pag. 231 ff.*

which terminate the regions of Sudan, dividing them from Upper Egypt.

From Karsanju I went to the river Sansara, which is about 10 miles from Mali. I then went to the city of Mali, the residence of the king, whose name is Mansi Suleiman. — I travelled, in the next place, from Mali, where I had been four months, and came to a gulf which branches out of the Nile, and upon the banks of which were very large seahorses. — After some days I arrived at the city of Tambactu, the greater part of the inhabitants of which are merchants from Latham, which is a district of Mali. (Hier hat Kosegarten noch: *A Nilo quatuor milliaribus distat. E Tumbuctu in scapha, quae ex unius arboris trunco confecta erat, per Nilum invecti, singulis diebus in oppida divertimus, commeatumque sale et aromatibus coëmimus, donec ad urbem Kuka appulimus, urbem magnam, ad Nilum sitam, prae aliis Nigrorum urbibus pulchram). — Here is also a black magistrate, on the part of the Sultan of Mali. I next arrived at the city of Kawkaw, which is large and one of the most beautiful of Sudan. They here transact business with the cowrie, like the habitants of Mali. After this I arrived at the city of Bardama* (Kos. *Burdama) the inhabitants of which protect the caravans. I next arrived at the city of Nakda* (Kos. *Takadda), which is handsome. I then left this place in the year 754 (1353) and travelled till I came to the territories of Hakar, the inhabitants of which are a tribe of the Berbers. I next came to Sigilmasa, and from thence to Fez.* — Kosegarten hat den Schluss ausführlicher: *Dein reditu ad Sedschelmasse parato, cum viatorum agmine Tekeddam reliqui, et Tewât petii. Septuaginta ab illa stationibus distat. — Accessimus Kahor, quae e terris sultani kerkerici est, pabuloque abundat. Inde profecti, per dies tres iter fecimus per desertum ha-*

bitaculis vacuum, aqua carens; dein per dies quindecim iter fecimus per desertum aqua non carens, sed habitaculis vacuum. Inde in locum bivii pervenimus, ubi via, quae in Aegyptum tendit, discedit a via, quae Tewat ducit. Inde post iter per dies decem institutum, pervenimus ad Dekkar, Berberorum tribum, apud quam nihil boni. Per eorum terras, in quibus herbae rarae, mensem unum iter prosecuti, accessimus Buda; ex urbibus Tewati majoribus est. Qua relicta, in urbem Sedschelmasse venimus, frigidam, nivibus abundantem. Inde petivimus regiam Fas, et in ea baculum viatorium rejecimus. —

Wir haben diesen weitläufigen Auszug machen müssen, um daraus den Weg, welchen Ibn-Batuta genommen, erkennen zu können. Bezeichnen wir ihn auf unseren neuen Karten, so ist es folgender: die Richtung desselben von Sedjelmasah bis Eiwelaten, wo der Reisende in das Land der Schwarzen eintritt, ist uns bezeichnet durch das 25 Tagereisen von Sedjelmasah gelegene Tegaza, und das 20 Stationen von diesem entfernte Tas-hala. Ersteres ist offenbar das heutige Tegazza in der Oase Gualata, welches auch Leo [155a]) und Cadamosto [156]) als einen Ort nennen, bei welchem Steinsalz in grosser Menge gewonnen wird, und welches auch jetzt noch einen grossen Theil dieses in Sudan so hoch geschätzten Handelsartikels liefert [157]). Das Tas-hala (Tassahl) ist höchst wahrscheinlich das Tisshect, welches Mungo Park nennt, und welches südlich von dem ersteren liegt. Abulatin (Eiwelaten, Ejulaten) kann sehr wohl, wie auch Kosegarten meint, das Walet unserer Karten seyn, welches

155a) Bei *Ramusio I. fol. 77. a.*

156) Ebendas fol. 100.

157) *Jackson Account of Timbuctu. p. 286.*

Adam und Mungo Park als bedeutende Handelsstadt nennen. Bis hieher war Ibn-Batuta mit einer Karavane gereist, von der er sich jetzt trennt, um mit einem Führer und dreien seiner Gefährten nach Mali zu reisen. Wahrscheinlich führte die grosse Strasse dahin über Temboktu, und von da vielleicht zu Wasser. Unser Reisende zieht es vor, den kürzeren Weg zu Lande zu nehmen, der, angestrengt gereist, in 25 Tagen zurückgelegt werden kann. Bei Karsanju passirt er den grossen Fluss, den Nil. Diesen Ort erkennen wir auf unseren Karten nicht wieder. Dass derselbe aber südwestlich von Temboktu gelegen haben muss, ergiebt sich aus der Richtung des Weges, den der Reisende von Eiwelaten nach Mali einschlägt, von welchem Temboktu links liegen bleibt, welches er deutlich dadurch bezeichnet, wenn er sagt: Von Karsanju fliesst der Nil nach Kabra, Timbuktu, dann nach Kawkaw (Kuka, Kok, bei Kosegart.) und Muli, welches der äusserste District Malis ist u. s. w. [157a]). Von Karsanju nimmt Ibn-Batuta nun seine Richtung gegen Ost, und trifft 10 Meilen vor Mali den Fluss Sansara, welchen wir ohne Zweifel für einen Nebenfluss des Quorra annehmen können, wenn wir ihn auch nicht auf unseren neuen Karten, welche in dieser Gegend noch sehr lückenhaft sind, nachweisen können. Leo nennt ein Land Zanfara [158]), welches jedoch östlich von der Gegend gelegen haben muss, in welcher Ibn-Batuta den Sansara nennt. Denn dieser muss auf der

---

157*a*) Ibn-Batuta unterscheidet sich also in der Beschreibung des Nigerlaufes wesentlich von den früheren arabischen Geographen. Während diese den Nil der Neger gegen West fliessend beschreiben, lässt er denselben gegen Ost nach Nubien durch Dongola nach Aegypten seinen Lauf nehmen, und sich in den Nil Aegyptens ergiessen.

158) *l. l. fol. 79. e.*

Westseite des von Temboktu aus südöstlich sich wendenden Quorra gelegen haben, da unser Reisende, nachdem er bei Karsanju den Nil oberhalb Temboktu überschritten, noch nicht wieder an denselben Fluss unterhalb dieser Stadt gekommen ist. Deshalb kann es auch nicht der Gozen-Zair Sidi-Hamets oder der Marzara Adam's seyn, wie Kosegarten [159]) und Ritter [160]) muthmassen, da diese Flüsse oberhalb Temboktu auf der linken Seite dem Niger zufliessen [161]). Mali, die Hauptstadt des Reiches gleichen Namens, welches nach Ibn-Batuta südöstlich von Temboktu zu beiden Seiten des Nils gelegen haben muss, ist nach dem Itinerarium westlich von diesem Flusse, aber demselben nahe zu setzen; denn auf dem Wege, den der Verfasser von dieser Stadt, in welcher er sich 4 Monate aufgehalten und bei Weissen gewohnt hat [162]), nach Temboktu nimmt, kommt er bald an eine Biegung dieses Flusses, in welchem er Nilpferde sieht, die er deutlich genug beschreibt. Die Richtung dieses Weges muss nördlich gewesen seyn. Von Temboktu aus schifft Ibn-Batuta sich auf dem Nil ein und fährt bis zu der grossen Handelsstadt Kawkaw (Kuku des Idrisi), von wo er seine Rückreise durch die Wüste auf einem östlicheren Wege, dem von Aegypten nach diesen Ländern der Schwarzen führenden, antritt. Diesen Weg verfolgt er bis Tewat, welches offenbar die grosse Oase Tuat oder Tawat ist. Hier verlässt er diese nach Tripolis führende Karavanenstrasse, und wendet sich westlich gegen Sedjelmasah, von wo er ausgegangen.

---

159) *l. l. p. 51.*

160) Afrika. p. 451.

161) Vergl. *Walckenaer*, *Recherches. p. 29.*

162) Ueber Weisse in dieser Gegend vergl. *Walckenaer*, *l. l. p. 94.*

Diese Auseinandersetzung des Reisewegs Ibn-Batuta's bringt auf ganz ungezwungene Weise Klarheit in die auf den ersten Anblick so verworrene Beschreibung desselben. Wollte man noch etwas gegen dieselbe einwenden, so könnte dies nur dadurch geschehen, dass man noch Gründe für unsere Bestimmung von Mali forderte, von dessen Lage allerdings wesentlich die Richtung des Weges von Karsanju aus abhängt. Aber auch diese lassen sich hinlänglich geben. Leo's Beschreibung von Melli [162a]) passt sehr wohl auf die von uns angegebene Lage. Es soll gegen Ost an das Reich Gago grenzen, welches südöstlich von Temboktu zu setzen ist, gegen Norden an Geneoa (Ganah), was allerdings nicht passte, wenn nicht zu bedenken wäre, dass Leo, obgleich er den König von Temboktu als sehr mächtig und als Oberherrscher von Geneoa, Melli, Gago u. s. w. schildert, das eigentliche Territorium desselben, welches Timbutto genannt wird, doch als sehr klein annimmt, und wahrscheinlich nur auf die nächsten Umgebungen der Stadt Timbutto bezieht, folglich die Ostgrenze seines Geneoa (Ganah, Ginea) bis nahe zur Stadt Timbutto ausdehnt. Deshalb kann er auch sagen, dass Melli gegen Norden an Guinea und zugleich gegen Osten an Gago, welches S. O. von Timbutto liegen soll, grenzt, und dennoch Melli im Süden von Timbutto annehmen. Aeltere Nachrichten über Melli, als die von Leo, haben wir nicht, denn Rennell's Annahme, dass das Lemlem älterer arabischer Geographen das Melli Leo's sey, ist nicht hinlänglich zu beweisen, um darauf etwas bauen zu können. In neueren Itinerarien durch Mittelafrika wird jedoch zuweilen Mellis noch erwähnt, und

---

162a) Bei *Ramusio. fol. 78.*

darnach liegt dieses Reich auch südlich und südöstlich von Temboktu [163]).

Was hilft uns nun aber diese Reisebeschreibung zur Bestimmung der Lage von Ganah, da dies Land gar nicht in derselben genannt wird? Allerdings ist sie nicht hinreichend, uns die Mittel zur genauen Bestimmung dieses Landes geradezu zu geben; aber dessen ungeachtet kann sie uns dazu dienen, einen neuen höchst wichtigen Grund für die westliche Lage dieses Landes, die wir zu beweisen suchen, zu verschaffen, da sie uns wieder die Lage eines Punktes kennen lehrt, dessen relative Lage zu Ganah wir kennen. Es ist nemlich aller Grund vorhanden zu der Annahme, dass die grosse reiche Handelsstadt Kuku (Kawkaw, Kok), die schönste unter den Städten Nigritiens, nach welcher Ibn-Batuta von Temboktu aus zu Wasser in Nachen von ausgehöhlten Baumstämmen reiste, die Stadt Kuku sey, welche Idrisi folgendermassen beschreibt: »*La ville de Kuku est l'une des plus renommées du pays des Noirs; elle est grande, située sur le bord d'une rivière, qui venant du nord, passe par Kuku, et dont les eaux servent aux besoins des habitants. Plusieurs d'entre les Noirs disent que cette ville est située sur les bords d'un canal; d'autres disent que c'est sur une rivière qui se décharge dans le Nil« etc.* [164]). — Und dies Kuku liegt 1½ Monat östlich von der Stadt Ganah, was 16 bis 17 Grade ausmacht, und bestimmen wir nach dieser Entfernung von Kuku nun, wie wir es nach dem Ibn-Batuta festgesetzt haben, wieder die Lage von Ganah, so fällt sie wiederum nahe dahin, wohin wir sie

---

163) Vergl. *Walckenaer, Recherches. p. 29. No. 1. Lyon, Travels in Africa. p. 148.*

164) *Edrisi, trad. par Jaubert. I. p. 22.* Vergl. Hartm., p. 30. *Annals of Orient. Litt. p. 327.*

nach unsern früheren Untersuchungen setzen zu müssen gemeint haben, und dieser Umstand, ganz abgesehen von dem Interesse, welches die Reise Ibn-Batuta's überhaupt gewährt, ist wohl wichtig genug, es zu rechtfertigen, dass wir uns bei derselben etwas länger aufgehalten haben. Sie giebt uns aber noch einen Grund dafür, dass Ganah nicht im Osten von der von Ibn-Batuta besuchten Gegend zu suchen sey. Alle arabischen Schriftsteller, welche Nachricht von Ganah geben, stimmen darin überein, dass es am Nil der Neger liege. Nun nennt aber Ibn-Batuta, indem er den Lauf dieses Flusses gegen Osten bis nach Nubien beschreibt, alle Länder, welche er durchfliesst, ohne Ganahs zu erwähnen, wie wäre es zu erklären, dass er unter diesen nicht auch dies so bekannte Land genannt hätte, wenn es östlich von Temboktu an diesem Flusse gelegen hätte?

Nachdem wir nun alle Nachrichten der orientalischen Schriftsteller, welche wir in Bezug auf die Lage von Ganah zu untersuchen uns vorgenommen hatten, betrachtet haben, können wir wohl Folgendes als das Resultat dieser Untersuchungen aufstellen: die Lage des Reiches Ganah ist im westlichen Theil von Sudan am Flusse, am nördlichen Abfall Hochsudans anzunehmen. Gegen diese Annahme spricht durchaus keine der Nachrichten, welche wir über dieses Land haben, keine derselben braucht gezwungen erklärt zu werden, um mit dieser Annahme zu stimmen, im Gegentheil beweist die einfache Betrachtung der meisten Angaben die Richtigkeit dieser Lage so bestimmt, wie es so allgemeine Angaben durch Wegedistanzen nur immer im Stande sind. Vergrössert wird die Gewissheit dieser Annahme noch dadurch, dass wir auf dieselbe Lage geführt wurden, wir mochten dieselbe von einem Punkte, im Norden, oder im Westen oder im Osten da-

von, ausgehend bestimmen. Nichts fehlt zum vollständigen Beweis, als die Angabe der geographischen Länge und Breite, die aber nach den vorhandenen Nachrichten unmöglich ist. — Ferner geht aus unsern bisherigen Untersuchungen hervor, dass aller Grund vorhanden ist, anzunehmen, dass Leo's Ginea (Geneoa) das Ganah der früheren Arabischen Geographen sey, nur das steht hauptsächlich der Sicherheit dieser Annahme noch im Wege, dass Leo's Ginea sich bis zum Meere ausdehnt, während bei mehreren unserer Quellen, welche umständliche Nachricht über Ganah geben, zwischen diesem Reiche und dem Meere noch andere Länder angegeben werden. Können wir diesen Widerspruch beseitigen, und können wir beweisen, dass Leo's Ginea, obgleich bis zum Meere sich ausdehnend, nichts ist, als Ganah, so gewinnen wir einen Weg zu einer neuen Art von Beweisgründen für unsere Annahme, durch welche dieser Theil unserer Arbeit sich dem Zweck, zu welchem wir sie unternommen, wesentlich nähert.

Das Land, welches sowohl nach Idrisi, wie nach Abu-Obaid westlich von Ganah liegt, ist bei beiden, wie oben gesagt worden, das Reich Tokrur (Tekrur) mit der Hauptstadt gleichen Namens, die auch von Abulfeda und Ibn-al-Wardi genannt wird. Nun lässt es sich beweisen, dass Tokrur ein allgemeiner Name (der Negername) für die Länder der Schwarzen ist, und bei diesen dasselbe bedeutet, was bei den Arabern Sudan bezeichnet. Der Sultan Bello von Haussa nennt in seiner dem Major Clapperton geschenkten geographischen Beschreibung des grossen, von seinem Vater eroberten Reichs, welches sich beinahe über ganz Sudan erstreckte, dasselbe das Königreich Takrur [165]). Die

165) *Denham and Clappert. Voyage. Appendix No. VIII.*

Negerpilgrimme, welche nach Mekka wallfahren, werden noch jetzt Tokruri genannt [166]). In der Lebensbeschreibung des Lisaneldin [167]) wird von einer Expedition gesprochen, welche zum Resultat die Eroberung von Tekrur hatte. Makrisi nennt mehrere Könige von Tekrur, welche die Pilgerfahrt nach Mekka machten. — Im Jahr 724 der Hedschra kam Mansa-Musa, König von Tekrur, auf der Reise, welche er nach Mekka unternahm, in Aegypten an, und brachte kostbare Geschenke und eine grosse Menge Gold mit. — In der Karavane, welche sich i. J. 743 der Hedschra nach Mekka begab, befanden sich mehr als 5000 Pilger aus dem Lande Tekrur [168]). Oeftere Pilgerfahrten von Einwohnern aus Tekrur werden von Makrisi bis nach 835 der Hedschra genannt. Nach Burckhardt [169]) kommt das Wort Tekruri nicht von einem Lande Tekrur, sondern bedeutet im Allgemeinen einen muselmännischen Neger. Wie wir gesehen haben, wird noch heute der Name Tokrur gebraucht, um allerdings keine Stadt oder Reich, sondern die Totalität von Nigritien zu bezeichnen, und Makrisi bestätigt dies, wenn er [170]) sagt, dass die westlichen Grenzen Abyssiniens sich bis zum Lande Tekrur (Tachrur) erstrecken. Derselbe Geschichtschreiber spricht von einem Kadi, welcher die nubische Sprache und die von Tekrur sprach [171a]).

---

166) Ritter, Afrika. p. 545. *Browne, Travels in Syria and Egypt. p. 253.*

167) *Not. et Extr. d. l. Bibl. du Roi. T. XII. p. 637.* Anmerk.

168) Makrisi, citirt von Quatremère in d. Uebersetzung des Abu-Obaid. p. 638.

169) *Trav. in Nubia. p. 364. 406. 482. Trav. in Arabia. t. II. p. 22. ff.*

170) *Hist. Regum islamit. in Abyssinia interpr. Rinck. Lugd. Batav. 1790. 4. p. 1.*

171a) In *Quatremère, Mém. géogr. et hist. sur l'Egypte. Paris 1811. 8. Tom. II. p. 37.*

Dass die Araber diesen allgemeinen Namen für ganz Nigritien einem besonderen Theile dieses Landes beigelegt haben, scheint mir leicht erklärlich, wenn man annimmt, dass sie diesen Namen, welchen sie vielleicht schon ehe sie in diese Länder eindrangen, erfahren hatten, auf denjenigen Theil derselben bezogen, welchen sie zuerst kennen lernten. Die Gründe dafür, dass dies sehr wahrscheinlich diese westlicheren Theile gewesen, haben wir schon oben angeführt, womit denn die Beziehung des Namens Tokrur auf dies Land, westlich von Ganah, zu erklären wäre. Hieraus lässt sich aber noch mehr folgern, nämlich dass das besondere Land, welches von den arabischen Geographen Tokrur genannt wurde, bei den Negern, bei welchen Tokrur der allgemeine Name für alle Negerländer und mit dem arabischen Sudan gleichbedeutend war, nicht so hiess, sondern von ihnen mit unter das Reich Ganah begriffen wurde. Hiefür haben wir aber noch andere Belege. Wir finden nämlich diese Gegend, den westlichen Theil von Sudan, schon im 13ten und 14ten Jahrhundert in Schriften und Karten so benannt. In einer im Archiv zu Genua befindlichen Handschrift, welche Nachrichten über einige im Mittelalter von Genuesen unternommene Entdeckungsreisen enthält, und aus welcher Graberg Auszüge mitgetheilt hat, findet sich folgende Stelle[171b]: »*Anno 1281. Recesserunt de civitate Januae duae galeae, patronisatae per D. Vadinum et Guidum de Vivaldis fratres, volentes ire in Levante ad partes Indiarum: quae duae galeae multum navigaverunt. Sed quando fuerunt dictae duae galeae in hoc mari de* G h i n o i a, *una earum se reperit in fundo sicco etc.*« Diesen Namen findet man wieder auf einer kasti-

171b) *Annali di Geografia e di Statistica. publ. da Giac. Graberg. Genova 1802. Tom. II. p. 291.*

lianischen Karte aus dem Jahre 1346, welche die Königl. Bibl. zu Paris besitzt [172]). Auf einem Portulano vom Jahr 1350, der sich in der Mediceisch-Laurentinischen Bibliothek zu Florenz befindet, und welchen der gelehrte Graf Baldelli bekannt gemacht hat, findet sich an diesem Theil der afrikanischen Küste die Inschrift: *Provincia ganuya* [173]). — Ebenso heisst diese Gegend auf der Karte der Pizzigani aus dem Jahre 1367 [174]). — Ohne nun darüber hier zu entscheiden, ob diese Namen in diese Karten von arabischen Karten aufgenommen worden, oder ob die Italiener und Spanier diese Küsten schon zu der Zeit selbst befahren haben, kann man doch so viel als gewiss annehmen, dass jedenfalls der Name, der dieser Küste gegeben wurde, nichts anders ist, als das Ganah der Araber. Einen sehr wichtigen Beleg hiefür giebt uns auch noch die Weltkarte des Ibn-al-Wardi, auf welcher Ganah auch im westlichen Theile des Landes der Schwarzen, am Meere, gelegen ist. Dass aber diese Namen, als Ganah, Ghinoia, Ganuya, nichts weiter sind, als das spätere Guinea, das bezeugt, obgleich wir diesen Namen heute einem weit südlicheren Theile der afrikanischen Küste beilegen, die frühere Ausdehnung dieser Benennung. Die Portugiesen nannten das Land, welches heute Senegambien heisst, Guinea. »Jenseits der Sahara, sagt Barros [175]), wohnen die Azenegues, welche an die Neger von Jalof grenzen, wo das Land Guine anfängt, welches die Mauren, von denen

172) Vergl. *Géographie moderne par Pinkerton, trad. et augmentée par Walckenaer. Paris an XII. Tom. VI. p. 386.*

173) S. den Atlas zu *Il Milione di Marco Polo, publ. dal conte Gio. Batt. Baldelli Boni. Firenze 1827. 2 Voll. 4.*

174) *Plazido Zurla, Diss. di Marco Polo e degli altri Viaggiatori Veneziani. Venez. 2 Voll. 4. 1818. 19. Tom. II. pag. 320.*

175) *Dec. I. da Asia. fol. 5.*

wir diesen Namen erhalten haben, Guinauha nennen.«
Dass der Name Guinea damals noch eine allgemeine Benennung für die südlichere atlantische Küste Afrikas war, und sogar auf die nördlich vom Senegal liegende Seeküste dieses Welttheils ausgedehnt wurde, geht auch aus der Bulle hervor, welche der Infant Heinrich vom Pabst Nicolaus V. im Jahre 1454 erwirkte, und durch welche der König von Portugal mit allen Ländern, welche bis dahin südlich vom Cap Bojador entdeckt worden, und welche noch in Zukunft durch die Portugiesen bis nach Indien hin entdeckt werden sollten (*a capitibus de Borados et de Nam usque per totam Ghineam, videlicet versus illam meridionalem plagam, — vel etiam ultra ad Antarcticum, — usque ad Indos*), belehnt, und ein Ablass für alle diejenigen gegeben wurde, welche bei diesen Entdeckungen ihr Leben verlieren möchten [176]). Für die afrikanische Küste vom Senegal bis zum Aequator hat sich noch lange dieser Name erhalten, erst nach und nach wurden die besonderen Benennungen für Senegambien und die Küste von Sierra Leone eingeführt, und der Name Guinea auf den südlichsten Theil dieser Küste und auf den Meerbusen beschränkt.

So ist es möglich, den Namen Ganah, den wir zuerst bei den arabischen Geographen des 10ten Jahrhunderts finden, bis ins 16te und 17te Jahrhundert, wo er sich in Guinea umgewandelt hat, zu verfolgen und nachzuweisen, dass mit demselben immer der westliche Theil

---

176) *Declaratio, tum soptam (Ceutam) tum reliquam Africam a Promontorio Baradoc et Nam ad Ghineam usque, vel etiam ultra ad Antarcticum, omniaque adjacentia Saracenorum Regna Lusitanae Coronae esse addicta. in: Bullarum Romanorum Pontificum amplissima collectio, op. et stud. Carol. Cocquelines. Romae 1743. fol. Tom. III. P. 3. p. 70 seq.* Vergl. *Zurla, di Al. da Cadamosto. p. 19.*

der Sudanländer, bald in grösserer, bald in geringerer Ausdehnung bezeichnet worden ist.

Hier nun wäre der Ort, die Nachrichten der arabischen Geographen über die anderen Negerreiche zusammenzustellen, und darnach nun das ganze Sudan jener Zeiten zu schildern. Wir müssen hier jedoch auf dies Unternehmen verzichten, da es uns zu weit von unserem Thema abführen würde, und uns damit begnügen, die Lage eines, und zwar eines der wichtigsten Negerreiche festgestellt zu haben, von welchem aus nun leichter die der anderen von den arabischen Geographen beschriebenen bestimmt werden können.

Uebersehen wir hier nun noch einmal, was unsere Untersuchung uns ergeben hat, so können wir Folgendes als das Resultat derselben aufstellen: die Araber kannten im Mittelalter den westlichen Theil Sudans bis zur Atlantischen Meeresküste. Ihr Reich Ganah ist das Geneoa des Leo Africanus und das westlichste der Negerreiche, welches sich bis zum Atlantischen Meere ausdehnt. Die Hauptstadt Ganah lag im östlichen Theile dieses Negerreiches gleichen Namens zwischen dem 13ten und 15ten Grade der Länge (Ferro), am Flusse Joliba, welchen die Araber gewöhnlich mit dem Senegal und den Flüssen von Haussa zusammen als einen Fluss sich denken, der von Ost nach West fliesst, und sich in den atlantischen Ocean ergiesst. Dieser östlichere Theil des Reiches Ganah war der verkehrreichste und bekannteste, weil die Stadt Ganah lange Zeit hindurch ein Hauptpunkt des Verkehrs zwischen den Berbern und den Negern war. Im 13ten Jahrhundert bildete sich im Osten von Ganah ein neuer Negerstaat, der von seiner Hauptstadt Tembokta (Timbuktu, Tombutto) den Namen erhielt. Hierdurch wurde der Hauptverkehrspunkt zwischen den beiden genannten Völkern in diesem Theil Afrikas

allmälig weiter gegen Ost gerückt. Die Stadt Temboktu übernahm endlich die Rolle von Ganah und ward das Hauptemporium für diesen Verkehr, während Ganah als Handelsstadt immer mehr sank und nach dem 16ten Jahrhundert ganz verschwand.

Und hiernach wird es denn deutlich, wie die Nachrichten, welche der Infant Don Heinrich von den Mauren des nordwestlichen Afrikas erhielt, denselben veranlassen konnten, nach der Westküste dieses Welttheils gegen Süden Schiffe auszusenden, um Länder aufzusuchen, die geeignet wären, seinem Vaterlande neue Hülfsquellen für Handel und Verkehr zu eröffnen. Barros erzählt uns, dass diese Mauren dem Infanten berichtet hätten, jenseits der Wüste, welche sie Sahara nannten, wohnten die Azenegues, welche an die Neger von Jalof grenzten, wo das Reich Ginea, welches sie Guinauha nannten, anfange. Da wir aus den Nachrichten der arabischen Geographen dargethan haben, dass ihr Reich Ganah da gelegen, wohin die Mauren von Fes und Marokko, welche der Infant ausforschte, das Land Guinauha setzten, so können wir auch Auskunft darüber geben, welche Kunde der Infant über dieses Land durch jene Mauren erhalten haben mag. Idrisi, Ibn-al-Wardi, Abulfeda und Abu-Obaid stimmen darin überein, dass die Städte im Lande Ganah und besonders die Hauptstadt desselben die Emporien gewesen, nach welchen die Berbern des nordwestlichen Afrikas ihre Waaren, als Salz, bearbeitetes Kupfer, baumwollene Stoffe, Datteln und viele andere Artikel brachten, um dafür Sklaven und besonders Goldstaub einzutauschen. Dieser Verkehr hatte auch schon früh arabische Kultur und arabische Sitten unter die Bewohner dieses Landes eingeführt. In der Residenzstadt hatten die muhamedanischen Kaufleute eigene Quartiere und eigene Moscheen. Der König wählte

seine vornehmsten Beamten unter den gebildeten Muhamedanern. Ein regelmässiges Abgabensystem war eingeführt, der König bezog einen bestimmten Zoll von den eingehenden und ausgehenden Handelsartikeln [177]). Das Land Ganah war nicht dasjenige, in welchem die grosse Menge Goldes, welches die Berber-Kaufleute eintauschten, gefunden wurde. Dies kam, wenigstens zum grossen Theil, aus anderen Negerstaaten, und wahrscheinlich von der goldreichen Nordterrasse Hochsudans und aus Hochsudan selbst, welches jetzt noch die Länder sind, aus welchen dieser Artikel nach Norden, und jetzt auch gegen Westen und Süden zu den an den Küsten handeltreibenden Nationen ausgeführt wird [178]).

---

177) Abu-Obaid. l. l. p. 642 ff.

178) Vergl. Ritter, Afrika. p. 360. 361. *Capt. Adams, Remarks on the country from Cape Palmas to the river Congo, and the trade with this coast. Lond. 1823. p. 169 ff.* — Die arabischen Geographen nennen das Land, in welchem das Gold vorzüglich gefunden wurde, Wangara, und setzen es in Osten von Ganah. Alle arabischen Berichterstatter stimmen darin überein, dass in diesem Lande das Gold namentlich in den Flüssen gefunden werde. Nach der gewöhnlichen Bestimmung der Lage von Ganah würde Wangara dahin zu setzen seyn, wo jetzt das Reich Bornu liegt. Wir haben aber schon darauf aufmerksam gemacht, wie wenig diese Lokalität mit der Beschreibung übereinstimmt, welche die Araber von dem Reiche Wangara geben. Nach der Lage, welche wir für das Land Ganah gefunden haben, würde Wangara aber am Nordabfall von Hochsudan bis gegen die Wüste hin, etwa dort, wo jetzt auf unseren Karten das Reich Bambarra angegeben ist, und östlich davon anzunehmen seyn, und dieser Annahme steht nichts in der Beschreibung der Araber im Wege. Es ist eine reich bewässerte Gegend, die Gebirgswasser, welche vom Nordabfall Hochsudans herunterkommen, sind dort überall goldführend (vergl. Ritter, l. l.), und es liegt in der Nähe des goldreichen Bureh, welches durch Caillié neuerdings bekannt geworden, und aus welchem noch jetzt ein sehr bedeutender Handel mit die-

Nachdem wir nun, so weit sich dergleichen überhaupt beweisen lässt, dargethan haben, dass die geo-

---

sem Metall nach Temboktu getrieben wird. (Vgl. *René Caillié, Journal d'un Voyage à Temboctou et à Jenné pendant les années 1824 à 1828. Tom. I. p. 368. 392. 418 ff.* und Leo, p. 493. in Lorsbach's Uebersetzung). Ein wichtiger Umstand scheint dieser Annahme aber allerdings entgegenzustehen, nämlich der, dass Ibn-Batuta, der diese Gegend durchreiste, des Namens Wangara gar nicht erwähnt. Allein dieser Umstand spricht in der That doch nicht so sehr gegen unsere Bestimmung des Wangara der arabischen Geographen, wie es beim ersten Anblick den Anschein hat. Denn, wenn man aufmerksam alle Nachrichten untersucht, welche die arabischen Geographen über Wangara geben, so kann man sich des Gedankens nicht erwehren, dass es sich mit diesem Lande ebenso verhalte, wie es für Tokrur nachgewiesen worden ist, — welchen Namen die arabischen Geographen einem bestimmten Negerreiche beilegen, während er doch nur eine allgemeine Bezeichnung für die Länder der Schwarzen und mit Sudan gleichbedeutend ist, — dass nämlich die arabischen Geographen irrthümlich mit dem Namen Wangara ein bestimmtes Reich bezeichnen, dieser Name aber in der That nichts anderes ist, als eine allgemeine Bezeichnung einer von vielen, Goldstaub führenden Gewässern durchschnittenen Gegend, und dass das besondere Land, welches die Araber Wangara in ihren Beschreibungen nennen, von den Eingebornen nicht so benannt wurde. Hierfür scheint auch Ibn-Batuta's Reisebeschreibung zu sprechen, welche alle bedeutenderen Länder nennt, welche von Temboktu an östlich am Nil der Neger (welchen Ibn-Batuta sich von West nach Osten fliessend und in den Nil von Aegypten sich mündend denkt) liegen, Wangara aber nicht anführt. (Idrisi sagt auch Wangara oder das Goldland, bei *Jaubert, I. p. 17.*). — Dem sey nun aber wie ihm wolle, lässt auch unsere Bestimmung noch Vieles zu wünschen übrig, so hat sie doch unendlich mehr für sich, als die, nach welcher Wangara dahin verlegt wird, wo in neuerer Zeit durch Denham und Clapperton der Tschadsee entdeckt worden ist, in eine Gegend, auf welche die Beschreibungen, welche die arabischen Geographen von Wangara geben, durchaus nicht passen. Vielleicht werden aber mehr Beweise für unsere Annahme über dies räthselhafte Land

graphischen Nachrichten, welche der Infant Heinrich durch die Bewohner des nördlichen Afrikas über Centralafrika erhalten konnte, geeignet waren, demselben die Zuversicht zu geben, mit welcher er die Entdeckungsreisen längs der Atlantischen Küste dieses Welttheils betrieb, um die ihm genannten Länder, deren Produkte passende Artikel für einen neuen Handelsverkehr seines Vaterlandes lieferten, aufzufinden, müssten wir nun zum zweiten Hauptheil der Aufgabe übergehen, welche zu lösen wir uns vorgesetzt haben. Wir müssen nämlich jetzt nachweisen, wie der Infant auf den Plan gekommen seyn mag, durch weitere Verfolgung der Entdeckungen längs der Westküste von Afrika einen neuen Weg nach Indien zu eröffnen, und was ihm die Hoffnung auf die Ausführbarkeit dieses Plans gegeben haben könne. Wir haben in der Einleitung schon angedeutet, dass die Auffindung des Seeweges nach Ostindien eine natürliche Folge des Zuwachses der geographischen Kenntnisse über Asien und Afrika gewesen, welche im Mittelalter, und besonders während der letzteren Jahrhunderte dieser Periode, vornehmlich durch die Entwickelung des Handels der Italiener und Spanier mit der Levante gewonnen wurden. Diese Erweiterung des geographischen Gesichtskreises und die durch das Aufblühen der Schifffahrt im mittelländischen Meere, — gleichfalls eine Frucht jenes Handelsverkehrs — erworbene nautische Bildung vereinigten sich, Das ausführbar zu machen, was die wegen der steigenden Kultur immer lebhafter werdende Nachfrage nach den Erzeugnissen des Orients immer wün-

aufgefunden werden können, wenn erst die bis jetzt fast ganz unbekannten Gegenden zwischen den von Mungo Park und Caillié am Djoliba belegenen Ländern und dem östlich davon gelegenen Haussa entdeckt seyn werden.

schenswerther und nothwendiger machte, nämlich eine leichtere und wohlfeilere Verbindung mit jenen Gegenden Asiens, welche schon lange als das Vaterland jener begehrten Produkte erkannt worden, zu eröffnen. Die Erreichung dieses Zieles war aber, nach den geographischen Kenntnissen jener Zeit, auf zwei verschiedenen Wegen möglich, nämlich durch die Umschiffung Afrikas und auf dem geraden Wege gegen Westen, und deshalb mussten sich gegen das Ende des Mittelalters, wo die eben angegebenen Umstände eintraten, gleichzeitig zwei Reihen von Ideen erzeugen, welche auf die Erreichung dieses Ziels gerichtet waren. Alexander von Humboldt hat hierauf aufmerksam gemacht, auch die Entstehung und Entwickelung der einen dieser beiden Ideenreihen, welche im Geiste des Columbus ihre Vollendung erreichte, und welche die Entdeckung einer neuen Welt zur Folge hatte, mit bekannter Meisterschaft und in so erschöpfender Darstellung nachgewiesen, dass es wohl zu viel gewagt erscheinen mag, nach ihm die Untersuchung über diesen Gegenstand fortzusetzen. Wenn ich es aber dennoch unternehme, in dem folgenden Abschnitte eine historische Skizze der Entwickelung des Seehandels im mittelländischen Meere und seiner Bedeutung für Erwerbung geographischer und nautischer Kenntnisse zu geben, so geschicht dies durchaus mit Verzichtleistung auf jeden Anspruch dadurch dasselbe für die Geschichte der Entdeckung des Seewegs nach Ostindien gethan zu haben, was Alexander von Humboldt für die Geschichte der Entdeckung des Columbus geleistet hat; und einzig in der Ueberzeugung, dass auch schon eine einfache und fleissige Zusammenstellung der Thatsachen hinreichen wird, die Bedeutung des Handels und der Schifffahrt, welche bei den Völkern der beiden westlicheren südeuropäischen Halbinseln während des Mittelalters aufblüheten, für die folgende

Zeit der geographischen Entdeckungen klar herauszustellen, und dass ein solches Unternehmen um so mehr an der Zeit ist, als bis jetzt dieser Theil der allgemeinen Geschichte des Handels und der Schifffahrt aus dem Gesichtspunkte, aus welchem ich ihn hier darzustellen beabsichtige, noch nicht im Zusammenhange aufgefasst worden ist. Der Mannigfaltigkeit des Gegenstandes wegen und um an Uebersichtlichkeit zu gewinnen, habe ich es für angemessen gefunden, zuvörderst die Geschichte des Handels und der Schifffahrt jener Völker während der angegebenen Zeit ihrer Ausdehnung und ihrer Gegenstände nach darzustellen, darauf in einzelnen Exkursen auf einige besonders wichtige Erwerbungen, welche im Gebiete der allgemeinen Kultur der Völker dadurch gewonnen wurden, aufmerksam zu machen, und endlich der Schilderung des Gewinnes, welcher der Geographie insbesondere aus jener commerciellen und nautischen Thätigkeit erwuchs, einen eignen grössern Abschnitt zu widmen, da für diesen Theil der Untersuchung besonders reichhaltige Quellen in der Betrachtung der geographischen Karten des Mittelalters zu Gebote stehen.

II. Abschnitt.

Historische Skizze der Entwickelung des Seehandels und der Schifffahrt bei den Völkern der beiden westlicheren südeuropäischen Halbinseln während des Mittelalters.

Mit dem Untergange des weströmischen Reiches hörte der Seehandel im mittelländischen Meere fast ganz auf, denn der Verkehr zwischen Italien und dem oströmischen Kaiserreiche, welcher bis dahin wegen der politischen Beziehungen noch ziemlich lebhaft gewesen, stockte für einige Zeit gänzlich, und gewann erst dann wieder etwas Leben, nachdem das ostgothische Reich in Italien gestiftet worden war. Unter diesem blüheten sogar einige Seestädte rasch auf, so namentlich das vortheilhaft gelegene Ravenna, welches als Residenz des in Byzanz gebildeten, Handel und Schifffahrt befördernden Theodorich der Hauptstapelplatz für die über Griechenland bezogenen, in Italien auch während der trübsten politischen Verhältnisse nicht vergessenen orientalischen Waaren wurde [1]). Unter seiner Regierung lernen

1) Viele interessante Belege liefert hiefür Cassiodor in seinen Briefen, Regierungsausschreiben und Instructionen, welche er

die Venetianer, welche damals nur noch Fischerei und den Handel mit Salz, welches sie auf ihren Lagunen bereiteten, trieben, zuerst durch Vermiethung ihrer Schiffe zum Transport von Waaren und Truppen die Vortheile der Schifffahrt kennen, durch welche sie später auf eine so glänzende Höhe der Macht gelangen sollten [2]). Doch mit dem Verfall der ostgothischen Herrschaft in Italien sank auch Ravennas künstlich gehobener Handel wieder. Denn obgleich durch die Eroberungen Belisar's die Beziehungen zwischen Italien und Griechenland wieder mannigfaltiger werden mussten, so wirkte dies doch fast gar nicht auf die Belebung des Handels, denn die griechische Politik war weit davon entfernt, Schiff-

---

in seinem Amte als *Praefectus Praetorio* unter Theodorich schrieb, und welche in seinem Werke *Variorum libri duodecim* gesammelt sind; z. B. *L. I. epist. 35. L. II. ep. 12. 26. 38. L. III. ep. 7. 19. L. V. ep. 18. 19. 20. L. VII. pag. 106. formula comitivae portus urbis Romae. p. 108. form. curatoris civitatis. p. 110. form. vicarii portus.* (der Ausgabe *M. A. Cassiodori Opera omnia, op. et stud. J. Garetii. Venetiis 1729. fol.*). Man erstaunt, hier solche Grundsätze der Handelspolitik ausgesprochen zu sehen, wie die in der *form. comit. port. urb. Romae*, wo es u. a. heisst: *Tu copiam facis, dum ingredientes juste tractaveris. Avara manus portum claudit; et cum digitos attrahit, navium simul vela concludit. Merito enim illa mercatores cuncti refugiunt, quae sibi dispendiosa esse cognoscunt. Quapropter adversus ibi ventus est, immoderata praesumptio. Nam placidum mare damnat, qui undas cupiditatis exaggerat. Unusquisque pro solemnitate commonitus offerat voluntarium munus. Xenia sunt enim ista, non debitum. cet.* Vergl. *Procopius, de bello gothico. L. I. cap. I.* in *Muratori Rer. Ital. Script. T. I. P. I. p. 248.*

2) Vergl. *Giacomo Filiasi, Memorie storiche de' Veneti primi e secondi. Venezia 1797. 8. T. V. Cap. 5. T. VI. P. sec. p. 141. seq. p. 157. C. A. Marin, Storia civile e politica del commercio de' Veneziani. Vinegia. 1798. 8. Tom. I. Cap. 3.*

fahrt und Handel zu heben. Der Verkehr zwischen beiden Ländern war fast ganz beschränkt auf Truppentransporte, und dazu lieferten die Veneter meist die nöthigen Fahrzeuge. Eben diese drückende Handelspolitik der griechischen Kaiser, zugleich aber auch der Mangel an Unternehmungsgeist der Nation verhinderten die Hauptstadt des morgenländischen Kaiserreichs, welche durch viele günstige Verhältnisse dazu berufen schien ein Haupthandelshafen zu werden, einen blühenden Seehandel auszubilden. Der Handel Konstantinopels beschränkte sich um jene Zeit auf den Verkehr mit einigen Häfen des schwarzen Meeres, der Küste Kleinasiens und der Inseln des Archipelagus, aus welchen die gerade begehrten Bedürfnisse für die Hauptstadt bezogen wurden, und unterschied sich eben dadurch wesentlich von dem eigentlich lebendigen Handelsverkehr, welcher, Consumption und Produktion vermehrend, fortwährend neue Bedürfnisse erzeugt und neue Mittel und Wege auffindet, dieselben zu befriedigen [3]).

Die ersten Keime des später so mächtig auf die gegenseitigen Verhältnisse der Völker einwirkenden Geistes des Handels und der Schifffahrt im mittelländischen Meere sehen wir zu Anfang des neunten Jahrhunderts in einigen Seestädten Italiens sich entwickeln, in welchen freistädtische Verfassungen sich ausbilden. Der Seehandel, welcher bis dahin darauf beschränkt gewesen, die gerade für den Augenblick begehrten Artikel zu verschaffen, nimmt einen ganz anderen Charakter an. Es zeigt sich zuerst ein Grosshandel, Spekulationen werden unternommen, die leichtesten und natürlichsten Wege zur Erlangung der gefragten Waaren werden aufgesucht.

---

3) Vergl. Heeren, Folgen der Kreuzzüge für Europa. Gött. 1808. S. 316 ff. Hüllmann, Geschichte des byzantinischen Handels bis zu Ende der Kreuzzüge. Frankf. a/O. 1808.

Dieser neue Handelsgeist zeigt sich wohl zuerst in Venedig, nachdem sich daselbst die inneren Verhältnisse frei organisirt hatten, aber beinahe eben so früh, und jedenfalls unabhängig davon in Süditalien, und hier, wo er rasch und glänzend erblühete, aber bald von rauher Hand wieder unterdrückt wurde, wollen wir ihn zuerst betrachten.

Unter der milden Oberherrschaft des morgenländischen Kaiserreichs hatten Neapel, Gaeta und Amalfi schon zu Anfang des neunten Jahrhunderts sich freiere bürgerliche, fast unabhängige Verfassungen erworben, und von dieser Zeit an müssen daselbst auch Handel und Schifffahrt aufgeblüht seyn. Denn nur so kann man sich erklären, wie schon i. J. 847 diese drei Städte zusammen eine solche Flotte stellen konnten, wie die war, mit welcher sie dem Pabst Leo IV. gegen die Sarazenen, welche mit grosser Schiffsmacht in die Tiber eingelaufen waren, und das von ihnen im Jahre vorher belagert gewesene Rom aufs Neue bedroheten, zu Hülfe kamen und die Sarazenen schlugen. Mit Glück setzten sie die Bekämpfung dieser damals so mächtigen muhamedanischen Seeräuber fort, wichtige Siege über dieselben gewannen sie u. a. in den Jahren 876 und 890 [4]). Neapel und Gaeta konnten jedoch nicht lange des Handels pflegen, da sie bald zu sehr in die politischen Wirren ihrer Umgebungen verwickelt wurden. Nur die kleine Republik [5])

4) *Nic. Parthen. Gianetasio. Hist. Neapolitana. Neap. 1713. 3 T. 4. Decad. 1. lib. VII. pag. 132. seq. Gio. Ant. Summonte. Hist. della citta e regno Napoletano. 3. ed. Napol. 1748. 4. T. I. p. 158. Joh. Diac. Chron. Episc. Neapol.* in *Muratori Rer. Ital. Script. T. 1. P. II. p. 315.* Vergl. *Brencmannus, de Republica Amalfitana. Traj. ad Rhen. 1722. Cap. VII.*

5) Seit 839 unabhängig, wählt sich seit d. J. 840 ihre Herzöge selbst. *Anonymi Salernitani Paralipomena cap. 63* in *Mu-*

Amalfi wusste sich frei davon zu halten und ihr ganzes Augenmerk auf die Hebung des Handels und der Schifffahrt zu richten. Schon im J. 840 wird ihrer bedeutenden Handelsflotte Erwähnung gethan [6]). Bald bedecken die Schiffe der Republik das Meer. In vielen Städten Italiens legen die Amalfitaner Waarenmagazine an. In Palermo besassen sie für ihre Läden, in welchen man alle damaligen Erzeugnisse des Morgen- und Abendlandes sah [7]), eine ganze Vorstadt mit einer Kirche [8]). In Syracus, Messina und anderen Städten Siciliens hatten sie gleichfalls eigene Häuser, Läden und Magazine (*apothecae et mercium promptuaria*). Auch mit griechischen Häfen hatte Amalfi damals schon bedeutende Handelsverbindungen, u. a. besuchten sie das vortheilhaft gelegene Durazzo, und in Konstantinopel hatten die amalfitanischen Kaufleute eigene Quartiere und eine Kirche [9]). Seit dem 10ten Jahrhundert verkehren sie lebhaft und offen mit den Ungläubigen, vorzüglich besuchen sie die ägyptischen Häfen Cairo und Alexandrien [9a]); auch in den syrischen Häfen sieht man um diese Zeit schon amalfitanische Kaufleute und Seefahrer. Hier werden sie wegen der von ihnen eingeführten europäischen Waaren

---

ratori Script. Rer. Ital. T. II. P. II. p. 220. 221. Chronici Amalphitani fragmenta in *Muratori Antiquitates Italicae medii aevi. T. I. p. 209.*

6) *Anonym. Salern. cap. 63. p. 221.*

7) *Hugonis Falcandi Historia Sicula in praefatione ap. Muratori Scriptores Rerum Italicarum. Tom. VII. p. 257.*

8) *Fugellus, de Rebus Siculis decades duae. Panormi 1558. fol. p. 185.*

9) *Marin, Storia civile e polit. del commercio de'Veneziani. T. II. p. 291. Muratori Antiquitates Italicae. T. II. Dissert.* XXX. *p. 884.*

9a) *Mar. de Blasio, Series principum, qui Longobardorum aetate Salerni imperarunt. Neapol. 1785. p.* CXXXVII.

sehr gut aufgenommen, in den Seestädten erhalten sie eigne Quartiere (*domicilia familiaria*), Jerusalem wird von ihnen öfters besucht. Im Jahre 1020 erhalten sie sogar von dem aegyptischen Sultan, welcher damals die ganze syrische Küste und Jerusalem beherrschte, die Erlaubniss in der letzteren Stadt eine Kirche zu bauen. Amalfitanische Kaufleute gründen neben dem heiligen Grabe ein dem heiligen Johannes geweihetes Hospital zur Aufnahme der Reisenden ihrer Stadt und zur Beherbergung christlicher Pilger, welches beinahe ein halbes Jahrhundert ausschliesslich in den Händen der Bürger dieser Republik bleibt, bis nach der Eroberung Jerusalems durch die Kreuzfahrer der Orden, welchen der Handel geschaffen hatte, ein militärischer und nur dem Adel zugänglich wird [10]).

Blühend und kräftig steht um diese Zeit dieser kleine Handelsstaat da; seine Seegesetze (die *Tabula Amalphitana*) gelten im ganzen mittelländischen Meere und behalten in Süditalien noch lange Zeit ihr Ansehn, durch seine Bürger werden amalfitanische und neapolitanische Münzen (*Denarii* und *Tareni*) [11]) allgemein gültige Austauschmittel zwischen den christlichen Kaufleuten und dem Morgenlande [12]). Die Stadt Amalfi wird dadurch das Emporium für die Produkte Afrikas und des Orients [13]),

---

10) *Willermus Tyrensis Achiep. Histor. lib. XVIII. ap. Bongars. Gesta Dei per Francos. pag. 934. Sicardi Episcopi Cremonensis Chronic.* in *Muratori Rer. Ital. Script. Tom. VII. p. 586.*

11) Vergl. *Francesco Pansa, Istoria dell' antica republica d' Amalfi. Nap. 1724. 4.*

12) *Marinus Freccia, Commentarii feudales. Francof. 1575. fol. f. 35, de officio Admirati maris.* Vergl. *Elard Meyer, Diss. de hist. legum maritimarum medii aevi celeberrimar. Gott. 1824. 4. p. 24.* und Anmerkung *A.* am Schlusse dieses Abschnittes.

13) Den Reichthum und den Verkehr Amalfi's im 11ten Jahr-

und durch amalfitanische Seeleute wird wahrscheinlich auch der Gebrauch des wichtigsten nautischen Instrumentes, des Kompasses, allgemeiner eingeführt [14]).

---

hunderte schildert *Guilielmus Appulus* in seinem historischen Gedichte *de rebus Normannorum* im 3ten Buche:

Urbs haec dives opum, populoque referta videtur,
Nulla magis locuples argento, vestibus, auro,
Partibus innumeris; ac plurimus urbe moratur
Nauta, maris coelique vias aperire peritus.
Huc et Alexandri diversa feruntur ab urbe
Regis et Antiochi: haec freta plurima transit;
Hic Arabes, Indi, Siculi noscuntur et Afri:
Haec gens est totum prope nobilitata per Orbem
Et mercanda ferens et amans mercata referre.

Muratori, Rer. Ital. Scriptores. Tom. V. p. 267.

14) Es ist bekannt, dass bis in die neueste Zeit gewöhnlich einem amalfitanischen Seefahrer die Erfindung des Kompasses zugeschrieben worden ist. *Flavius Gioja (Gisia)*, geboren zu Positanum, einer Stadt des Herzogthums Amalfi, soll im Jahre 1320 (*Guazzo* in *Ughelli Italia sacra, Tom. VII. p. 187. ed. secund.*), nach Anderen erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts den Gebrauch dieses Instrumentes eingeführt haben. (*Angelus de Nuce* in den Anmerkungen zu *Leonis Ostiensis Chronic. Casinense lib. I. cap. 50.* in *Muratori Rer. Ital. Script. T. IV. p. 324. Not. 2. Bozius de antiquo et novo Italiae statu. Rom. 1596. Lib. III. c. 10. Summonte, Hist. della citta'e del regno di Napoli. Nap. 1675. lib. I. cap. 13. p. 467. Edit. tert. lib. II. Tom. II. p. 206.*). Als ein Hauptbeweis, dass den Amalfitanern diese Erfindung zuzuschreiben ist, wird gewöhnlich ihre Flagge angeführt, in welcher ein Kompass (*pyxis nautica*, *bossola*, *bussola*, *calamita*) sich befindet. Diese Flagge ist in zwei Felder eingetheilt, in ein oberes weisses oder silbernes und ein unteres schwarzes. In der Mitte befindet sich der Kompass, von welchem acht Strahlen, die achtstrahlige Windrose bedeutend, ausgehen. Die weissen und schwarzen Farben der beiden Felder der Flagge sollen anzeigen, dass man mit Hülfe des zwischen beiden abgebildeten Instrumentes sowohl bei Nacht wie bei Tage schiffen könne. (*Fortunato, Refles-*

Aber ein mächtiger Feind erwuchs der Republik in den benachbarten kriegerischen Normannen; lange wusste

---

sioni intorno al commercio del Regno di Napoli. Nap. 1760. 4. Lib. I. cap. IV. p. 29 ff. Scip. Mazella, Descrittione del Regno di Napoli. Nap. 1601. 4. p. 65. Ottav. Beltrono, Descrittione del Regno di Napoli. Nap. 1640. 4. p. 156. 160. 161.) Da aber schon im dreizehnten Jahrhunderte der Gebrauch des Kompasses bei den katalonischen, majorkanischen und italienischen Seefahrern nichts Ungewöhnliches war, so wird Gioja diesem Instrumente wahrscheinlich nur eine wesentliche Verbesserung gegeben haben, vielleicht dadurch, dass er die Magnetnadel, welche man bis dahin auf dem Wasser schwimmen liess, auf die Weise durch einen Stift unterstützte, wie sie heute angewendet wird. (*Capmany, Memorias historicas sobre la marina y commercio de Barcelona. Madrid. 1779. 4. T. III. p. 27.* citirt den *Raymundo Lulio* (*Lullius, Lullus* aus Majorka, geb. 1236 gest. 1315. Seneschal am Hofe des Königs Jakob zu Majorka. S. *Vie de R. Lulle par M. Perroquet. Vendome 1667. 8.*), welcher in seiner Schrift *de Contemplatione* (verfasst im J. 1272) *cap. CCXCI. n. 17.* sagt: »*Sicut acus nautica dirigit marinarios in sua navigatione etc.*« — *D. Mart. Fern. de Navarrete, Colleccion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV. Madrid 1825. 4. T. I. p. CXXXVIII.* — *Formaleoni, saggio sulla nautica antica de'Veneziani. Venez. 1783. p. 53.*). — Die ältesten Nachrichten über den Gebrauch der Magnetnadel bei christlichen Seefahrern finden sich in einem altfranzösischen satyrischen Gedichte, welches um das Jahr 1190 von *Guiot de Provins* unter dem Titel *la Bible* verfasst wurde (siehe Hüllmann, Städtewesen des Mittelalters. Bonn 1826. Th. I. p. 131 ff. *Al. v. Humboldt, Examen critique de l'hist. de la Géogr. du Nouveau Continent.* Deutsche Uebersetzung v. Ideler. 2ter Band. S. 25.), in der Beschreibung von Palästina, welche der Bischof von Ptolemais (*St. Jean d'Acre*) *Jacques de Vitry* zwischen den Jahren 1215 und 1240 schrieb, (*Bongars, Gesta Dei per Francos. T. I. p. 1106.*), und in der in der zweiten Hälfte des dreizehnten Jahrhunderts geschriebenen Abhandlung von den Mineralien des Albert von Bollstädt (*Alberti Magni Opera, ed. Pet. Jammy. Lugduni. 1761. fol. Tom. II. de*

sie sich neben denselben ihre Unabhängigkeit zu bewahren, indem sie mit ihnen Bündnisse einging, durch

---

Mineralib. Lib. II. Tract. II. cap. VI. p. 243.). Die bezeichneten Stellen bei diesen dreien Schriftstellern lauten folgendermassen: 1)

Quant la mers est obscure et brune,
C'on ne voit estoile ne lune.
Dont font à l'aguille (aimantée) alumer,
Puis n'ont-il garde d'esgarer:
Contre l'estoile (tresmontaigne) va la pointe,
Par ce sont li marinier cointe,
De la droite voie tenir. —

2) *Acus ferrea postquam adamantem contigerit ad stellam Septentrionalem, quae velut axis firmamenti, aliis vergentibus non movetur, semper convertitur; unde valde necessarius est navigantibus in mari.* — 3) *Aristoteles in libro de lapidibus dicit: Angulus magnetis cujusdam est, cujus virtus apprehendi ferrum est ad zoron, hoc est septentrionalem, et hoc utuntur nautae: angulus vero alius magnetis illi oppositus trahit ad aphron, id est polum meridionalem.* — (Ueber die von den Arabern fälschlich dem Aristoteles zugeschriebene Schrift von den Steinen, aus welcher Alb. Magnus seine Nachricht über den Gebrauch der Magnetnadel bei der Schifffahrt hergenommen hat, siehe Hüllmann a. a. O. p. 129 ff. u. Al. v. Humboldt a. a. O.). Die von Albert von Bollstädt gebrauchten arabischen Benennungen für Nord und Süd (arabisch sind die Benennungen *zoron* und *aphron* ohne Zweifel, wenn auch schwer auszumachen ist, welches die arabischen Wurzeln derselben sind. Hüllmann erklärt: *Zoron*, *zarron*, kalt, der Norden, *Azon* (liest Hüllm. statt *aphron*) gegenüber, der Süden. Vielleicht ist es gerade umgekehrt *zoron*, *zuhrun*, der Mittag, der Süden, Humboldt sagt nur *zohron* und *aphron*, Süd und Nord) zeigen, dass die europäischen Seefahrer den Gebrauch der Magnetnadel von den Arabern gelernt haben, zu denen er wiederum von den Chinesen bei ihrer Schifffahrt im indischen Meere übergegangen seyn soll. (Dies behauptete schon *Isaac Vossius* in seinen *Variar. observat. Utrecht 1691. Cap. 14. de artibus et scientiis Sinarum*). Vergl. A. v. Humboldt I. p. 312. II. p. 24 ff. (Stüwe, die Handelszüge der Araber unter den Abassiden p. 284 ff., bestreitet

welche sie den tapferen Grafen derselben Unterstützung durch ihre Flotten bei ihren vielen Kriegen zusagten. Doch um das Jahr 1131 unterliegt sie dem ehrgeizigen Roger II. und verliert ihre republikanische Verfassung. Der lange Widerstand, welchen sie den grossen Streitkräften dieses Fürsten leistet, zeugt von der damaligen Macht dieser kleinen Handelsrepublik [15].

Von nun an wird Amalfi in alle Kriege der normännischen Könige verwickelt. Im Jahre 1135 wird es von den Pisanern, welche gegen den Roger für den

---

diese Annahme, aber, wie mir scheint, nicht mit hinlänglichen Gründen). Die chinesischen Seefahrer steuerten schon im dritten Jahrhundert unserer Zeitrechnung nach der Magnetnadel, und schon im zwölften Jahrhundert wurde in China die magnetische Deklination beobachtet. (Humboldt a. a. O. Vergl. *J. Klaproth, Lettre à Mr. de Humboldt sur l'invention de la Boussole. Par. 1834. 4.*). Unter den europäischen Seefahrern war Columbus der erste, welcher diese Beobachtung machte, und zwar auf seiner ersten Reise am 13ten September 1492 unter 28° B. und 31° L. v. Paris. (*Navarrete T. I. p. 8.* u. *9.* vergl. Humboldt II. p. 20 ff.) Der Name *bussola* (*bossola*, franz. *boussole*), welchen die Magnetnadel im Mittelalter bei den Seefahrern am gewöhnlichsten führte, soll von *buxus* (Buxbaum) im Toskanischen *bosso, bossole* herkommen, weil aus diesem Holze die Gefässe, in welchen die Magnetnadel auf dem Wasser schwamm, gemacht wurden; Leibnitz leitet den Namen von Buchs, Büchse ab. (Siehe *Muratori Antiquitt. Italiae medii aevi. T. II. Dissert. XXXIII. pag. 1161. Capmany Memorias. T. III. p. 76.*). Die Benennung *calamita*, grüner Frosch, rührt vielleicht von der Aehnlichkeit der Wasserboussole, welcher sich französische Seefahrer zur Zeit Ludwig's des Heiligen bedienten, mit dem magnetischen Fische der indischen Seefahrer und der magnetischen Eidechse der Birmanen her. (Klaproth, a. a. a. O. Humboldt. II. p. 24. Anmerkung. —

15) *Guilielmus Appulus. l. l. p. 267. Alexander Telesini Coenobii Abbas, de reb. gest. Rogerii Siciliae Regis. Lib. I. c. 7* in *Muratori Rer. Ital. Script. Tom. V. p. 617. p. 623.*

Pabst Innocenz II. Krieg führten, gänzlich ausgeplündert; i. J. 1137 erobern die Pisaner es aufs neue und zwingen es zu einem Tribut [16]). Der vorher so blühende Handel der Stadt geht dadurch fast ganz zu Grunde, und nur vorübergehend hebt er sich wieder etwas unter den neapolitanischen Königen durch einige den amalfitanischen Kaufleuten bewilligte Handelsprivilegien [17]). Nach der Mitte des vierzehnten Jahrhunderts geht Amalfi ganz zu Grunde, der grösste Theil der Einwohner wandert aus, der Hafen versandet, und heute erkennt man die einstige Pracht der reichen Stadt nur noch an den grossartigen Ruinen, unter welchen die des Arsenals besonders imposant seyn sollen [18]).

Um dieselbe Zeit, in welcher in dem eben betrachteten Amalfi der Seehandel aufzublühen anfing, entwickelte sich in einem wenig beachteten Winkel des adriatischen Meeres, da, wo sich in kurzer Entfernung von einander eine Menge von den Alpen herabkommender

---

16) *Falconis Beneventani Chronicon* in *Muratori l. l. p. 120. Alexander Telesinus l. l. p. 638. Chronic. Pisanum* in *Muratori l. l. Tom. VI. p. 170.* Vergl. *Brencmann, de republ. Amalphit. Cap. XVI. XVII.*

17) Das i. J. 1190 den Amalfitanern bewilligte Privilegium ertheilt den in Neapel ansässigen amalfitanischen Kaufleuten, Wechslern (*campsores*) und Kleinhändlern (*apothecarii*) die Rechte der Neapolitaner und die Erlaubniss, unter sich Konsuln zu Richtern in ihren eignen Angelegenheiten, nach ihren eignen Gebräuchen (*secundum veteres bonos usus vestros*) zu wählen. *Giov. Ant. Summonte, Hist. della citta e regno Napoletano. Jul. Caes. Capacius, Hist. Neapolitana. Neapol. 1607. 4. T. I. p. 174.*

18) Vergl. *Scip. Mazella, Descrit. del Regno di Napoli. Nap. 1601. part. II. pag. 60. Nunc autem (urbs), quae olim dives plenaque populo erat, vix ad mille in ea numerantur fidelium capita*, sagte schon *Ferdin. Ughell Ital. sacra. Tom. VII. p. 187. edit. sec.*

Ströme in dasselbe münden und gemeinschaftlich eine eigenthümliche Küstenform, die sogenannten Lagunen bilden, die ersten Grundlagen des mächtigen Venedigs, welches nachher von so ausserordentlicher Bedeutung für den Verkehr der Völker wurde. Die vom Norden über Italien hereinbrechenden politischen Stürme brachten diesen bis dahin fast nur von Fischern bewohnten sicher daliegenden Lagunen viele reichere und gebildetere Einwohner aus den benachbarten Gegenden und Städten, welche hier Schutz und Ruhe suchten und fanden. Durch die Beschaffenheit ihrer neuen Wohnsitze mit ihrer Thätigkeit auf das Meer angewiesen, verwendeten sie ihre mitgebrachten Mittel und Kenntnisse dazu, die von den älteren Bewohnern der Lagunen getriebene, fast nur auf die Ausfuhr des von ihnen gewonnenen Seesalzes beschränkte, Schifffahrt auszudehnen und einen einträglichen Erwerbszweig davon zu machen. Während der Blüthe Ravenna's unter den Ostgothen lieferten die Venetianer schon die Schiffe zum Transport der Waaren zwischen Griechenland und diesem Hafen [19]), und lernten so zugleich durch eigene Uebung und von den Griechen, bei denen sich noch nautische Kenntnisse erhalten hatten. Der Fall Ravenna's, mit herbeigeführt durch die Hülfe, welche venetianische Schiffe dem Belisar geleistet hatten, trug viel zum Wachsthum der Marine Venedigs bei. Die junge Republik schliesst sich von nun enger an Griechenland und bekommt dadurch schon jetzt daselbst Privilegien für ihren Handel, namentlich für den nach Konstantinopel, woher jetzt schon venetianische Schiffe die in Italien so gesuchten orientalischen Waaren herbeiführten. Unterdess konsolidiren sich die inneren Verhältnisse des kleinen Staates, gegen den Anfang des

19) S. die oben in d. Anmerkung 2 angeführten Schriftsteller.

achten Jahrhunderts ordnen sie sich zu einer republikanischen Verfassung, und von da an entwickelt sich auch schon die konsequente Handelspolitik der neuen Republik, immer den Mächtigeren sich anschliessend und sich unentbehrlich machend, um dafür ungestört sich nur dem Handel und der Schifffahrt widmen zu können [20]).

Unter dem Dogen Ursus (Orso Ipato), der die venetianische Marine zu heben sucht, wird Venedig von dem Exarchen Eutychius um Hülfe gegen die Longobarden, welche ihm Ravenna entrissen hatten, angesprochen. Die Republik schickt eine Flotte von sechzig wohlbemannten Schiffen, durch welche Ravenna wieder erobert wird, und erhält als Belohnung für diesen Beistand vom griechischen Kaiser die Erlaubniss, überall im Ravennatischen und in der Pentapolis Grundstücke zu erwerben und Handlungshäuser (Faktoreien) anzulegen, gleich denen, welche sie schon im morgenländischen Kaiserreiche hatte, und ausserdem werden den venetianischen Kaufleuten Ermässigungen der Zollabgaben auf die von ihnen eingeführten Waaren zugestanden. Durch solche Begünstigungen wurde ihnen die Möglichkeit zur Gründung ihrer Macht im Golfe gegeben, denn nun konnten sie von verschiedenen Punkten aus gegen die dalmatischen Seeräuber, auf deren Vertilgung sie schon lange ihr Augenmerk gerichtet hatten, kämpfen, und zugleich den Vorrang unter den auswärtigen Kaufleuten in Konstantinopel erhalten. Ravenna, welches bisher noch als Handelsstadt mit ihnen gewetteifert hatte, sank dadurch ganz [21]). Neue Vortheile brachten ihnen auch

---

20) *Marin, Storia civile e politica del commercio de'Veneziani. Tom. I. p. 118. 120. ff. p. 126. 127. 145.*

21) *Dandolo Chronicon* in *Muratori. Rer. Ital. Script. T. XII. p. 134. 175. Paulus Diaconus, de gestis Longobardorum. Lib. VI.*

Karl's des Grossen Kriegszüge gegen die Longobarden in Italien. Aus den benachbarten Städten flüchteten wieder viele reiche Einwohner nach Venedig. Die Republik ergreift glücklicherweise die Parthei Karl's, sie steht ihm bei der Belagerung von Pavia mit einer Flotte von fünfundzwanzig Schiffen bei, deren Hülfe wesentlich zum Falle der Stadt und damit zur gänzlichen Besiegung des Desiderius beiträgt. Dafür erhält Venedig von Karl die Anerkennung ihrer Unabhängigkeit und Privilegien für ihren Handel [22]). Allein so günstig sich dadurch auch die Verhältnisse für die Entwickelung des Seehandels der Republik gestaltet hatten, so blieb ihr doch noch eine schwierige Aufgabe, von deren Lösung es abhing, ob jene Entwickelung glücklich fortschreiten, oder ob sie vielleicht schon im Keime zerstört werden sollte. Es kam darauf an, die Macht der slavischen und der sarazenischen Seeräuber, welche im Anfang des neunten Jahrhunderts in gleichem Verhältniss mit dem Aufblühen des venetianischen Seeverkehrs gewachsen war, gänzlich zu brechen, wenn nicht aller Handel im Golfe zu Grunde gehen sollte. Lange Zeit kämpft die venetianische Marine mit schwankendem Erfolge gegen diesen doppelten

---

cap. 54. in *Murat. T. I. P. I. p. 508. Hieron. Rubei, Hist. Ravennat. lib. IV.* in *Graevii Thesaur. Antiquit. Italiae T. VII. P. I. p. 208. Marin, Commercio de' Venez. T. I. p. 176 ff.*

22) Dies geht hervor aus dem Privilegium, welches die Republik später von Lothar I. im Jahre 840 erhielt, welches *Dandolo l. l. p. 176.* mittheilt, und das älteste Dokument dieser Art ist, welches uns aufbewahrt ist. Vergl. *Marin l. l. I. p. 200.* Ueber den Tractat Karl's des Grossen mit dem Kaiser Nicephorus, in welchem bestimmt ward, dass Venedig sowohl von dem einen wie dem anderen Reiche unabhängig seyn solle, wie Sagunt es auf der Grenze zwischen dem Römischen und Carthaginiensischen Reiche gewesen, siehe *Marin l. l. p. 214 ff.*

Feind ihrer Entwickelung. Endlich jedoch, im J. 864, und dies zeugt von dem Aufschwunge, den damals schon die Schifffahrt der Venetianer genommen hatte, gelingt es, die dalmatischen Seeräuber zum Frieden zu zwingen, und bald darauf erhält auch der Doge Ursus in der Nähe von Tarent einen vollkommenen Sieg über die sarazenischen Seeräuber, welche mit grosser Schiffsmacht in den adriatischen Meerbusen eingelaufen waren, und die italienischen Anwohner desselben wieder mit ähnlichen Plündereien bedroheten, wie sie dieselben schon seit mehreren Jahren ausgeführt hatten [23]). Durch diese Siege verpflichtet Venedig sich gleichmässig den griechischen und den fränkischen Kaiser, welche beide keine hinlängliche Flotten halten konnten, die Küsten ihrer Gebiete gegen die Einfälle der Seeräuber zu schützen. Kaiser Karl der Dicke bestätigt der Republik dafür die von Lothar ihr bewilligten Begünstigungen, und die griechischen Kaiser suchen von nun an immer mehr die Allianz des Handelsstaates, dessen Marine jetzt schon die Beherrscherin des adriatischen Meeres zu werden anfing [24]). Durch diese Begünstigungen in Griechenland erhielten die Venetianer nun fast ausschliesslich den Vertrieb der Handelsartikel, deren Erlangung immer das Ziel der Handelsspekulationen des Mittelalters gewesen ist, denn Konstantinopel war, da der Handel mit den indischen Produkten, welcher früher über Aegypten und Syrien gegangen war, durch die Eroberungen der Araber gänzlich unterbrochen worden, für das westlichere Europa um diese Zeit noch das einzige Emporium für diese sogenannten orientalischen Waaren. Es waren damals die

---

23) *Marmol, Affrica. I. fol. 112. Marin. l. l. T. II. p. 47 – 49.*

24) *Marin. l. l. p. 59. 63.*

Häfen des schwarzen Meeres, besonders Trapezunt, nach welchen sich der Zug dieser Waaren noch ungestört erhalten hatte, in welchen christliche Kaufleute aus Konstantinopel dieselben und zugleich jene kostbaren nordischen Pelzwerke, welche auf dem Don hinab ins schwarze Meer gelangten, gegen europäische Produkte eintauschten, um sie auf den grossen Markt der prunkvollen Residenz der morgenländischen Kaiser zu führen [25]. Dieser Markt stand nun den begünstigten Venetianern offen und von hier aus verführten sie die kostbaren Handelsartikel der Levante, deren Gebrauch bei den Vornehmen und Reichen in Europa immer mehr Ueberhand nahm, nach Venedig, welches dadurch das Emporium dieser Waaren für Norditalien und für einen grossen Theil Deutschlands wurde, wie Amalfi dies damals für Süditalien war [26].

---

25) *Formaleoni, Storia filosofica e politica della navigazione e del commercio nel Mar Nero. Venez. 1789. 4. T. II. Cap. XVII.* Hüllmann, Gesch. des byzantinischen Handels. — Ueber die Handelsstrassen, auf welchen während des Mittelalters die Erzeugnisse Ostasiens nach den Häfen des schwarzen und des mittelländischen Meeres gelangten, sehe man die Anmerkung *B.* am Schlusse dieses Abschnittes.

26) Ueber die orientalischen Stoffe, welche zu der Zeit in Italien zur Kleidung und zur Ausschmückung der Kirchen gebraucht wurden, vergl. *Muratori, Dissertazioni sopra le Antichità Italiane. Tom. I. Diss. 25. p. 370 ff.* — Wie viele kostbare Artikel zu den Festanzügen der Vornehmen um diese Zeit gehörten, ersieht man aus einer Anekdote, welche der Mönch von St. Gallen von Karl dem Grossen und seinen Höflingen erzählt, und welche wir, da mehrerer der von den Venetianern aus der Levante eingeführten Waaren darin Erwähnung geschieht, mittheilen. »*Cum autem in eadem regione (ad Urbem Furiolanam, quam qui sibi scioli videntur, Forum Juliense nuncupant,* Cividal di Friuli in Friaul) *aliquantisper demoratus fuisset exercitatissimus exercitatissimorum Francorum Karolus, quadam festiva die post missarum*

Die immer steigende Nachfrage nach den orientalischen Waaren bewegte aber bald die Venetianer, neue Quellen für die Anschaffung derselben aufzusuchen, denn

---

*celebrationem dixit ad suos: »Ne otio torpentes ad ignaviam perducamur, eamus venatum, donec aliquid capiamus, et singuli in eodem habitu pergamus, quo nunc induti sumus.« Erat autem ymbrifera dies et frigida, et ipse quidem Karolus habebat pellicium berbicinum. Caeteri vero, utpote feriatis diebus, et qui modo de Papia venissent, ad quam nuper Venetici de transmarinis partibus omnes orientalium divitias advectassent, phenicum pellibus avium serico circumdatis et pavonum collis cum tergo et clunis mox florescere incipientibus, tyria purpurea vel diacedrina littea *) decoratis, alii de lodicibus **), quidam de gliribus ***) circum amicti procedebant, saltusque peragrantes, ramis arborum spinisque et tribulis lacerati vel imbribus infusi, tum etiam sanguine ferarum pelliumque volutabro foedati remeabant. Tunc astutissimus Karolus dixit: »Nullus nostrum pellicium suum extrahat, donec cubitum eamus, ut in nobis ipsis melius siccari possint.« Quo jussu, singuli corpora magis quam indumenta curantes, usque quaque focos inquirere et calefari studebant.* Unser Mönch fährt fort zu erzählen, wie nun, als die Höflinge am Abend ihre auf dem Leibe am Feuer trocken gewordenen feinen Kleider und Pelzwerke ausgezogen hätten, dieselben zerrissen und in Fetzen auseinander gefallen seyen, und dass, als sie am folgenden Tage auf Befehl des Kaisers in diesen zerrissenen und beschmutzten Anzügen vor ihm hätten erscheinen müssen und nun über den erlittenen grossen Verlust geklagt hätten, dieser ihnen seinen unbeschädigten Schaafspelz gezeigt und dabei gesprochen hätte: *O stolidissimi mortalium, quod pellicium modo praeciosius et utilius, istudne meum uno solido comparatum, an illa vestra non solum libris, sed et multis coempta talentis? — Monachi Sangallensis de Gestis Karoli Imperatoris. Lib. II. cap. 27.* in *Pertz, Monumenta Germaniae historica T. II. p. 760.*

*) Halsbinden von zitrongelber Farbe. *Pertz.* **) *lodix* ist das Fell eines kleinen Thieres, aus welchem die Winterkleidungen der Reichen gemacht wurden, vielleicht der Fischotter, siehe *Muratori Antiquitt. Ital. Tom. II. p. 409.* ***) *glis* ist wahrscheinlich das Fell des Hermelins, *Pertz. Muratori l. l.*

das, was sie davon in Konstantinopel haben konnten, reichte nicht mehr zum Bedarf hin. Der natürlichste Weg, dieselben in grösserer Menge und zugleich wohlfeiler zu erhalten, war der, sich mit den Sarazenen in Syrien und Aegypten, nach welchen Ländern die alten Strassen von Indien her für diese Waaren wieder eröffnet worden waren, in Verbindung zu setzen. Wahrscheinlich thaten die Venetianer dies auch schon seit dem Anfang des neunten Jahrhunderts [27]), jedoch sehr im Geheimen, da ihre freundschaftlichen Verhältnisse zu den griechischen Kaisern es ihnen nicht erlaubten, offen mit den Todfeinden derselben, welche ihnen Syrien und Aegypten entrissen hatten, und denen sie jede Zufuhr aus Europa abzuschneiden trachteten, zu verkehren. Dieser Schleichhandel hörte auch nicht auf, nachdem Leo V. im Jahre 820, wohl hauptsächlich auf Betrieb des Griechischen Kaisers, von der venetianischen Oberbehörde den Befehl ausgewirkt hatte, dass kein Bürger der Republik Syrien und Aegypten betreten sollte [28]). Diese hatten die bequeme Entschuldigung für die Uebertretung dieses Befehls, dass Stürme sie nach den verbotenen Ländern verschlagen hätten [29]). Nach und nach wurde dieser

---

27) Schon im achten Jahrhunderte verkehrten die Venetianer mit den Arabern in Afrika. *Anastasius* erzählt im Leben des Pabstes Zacharias, dass derselbe den venetianischen Kaufleuten, welche damals christliche Sklaven aufzukaufen pflegten, um sie nach Afrika zum Verkaufe an die Ungläubigen zu führen, diesen Handel untersagt hätte. *Anast. de vitis Roman. Pontificum. Romae 1718. fol. T. I. p. 191.*

28) *Dandolo, Chronic. ap. Muratori. XII. p. 167.*

29) So machten es im Jahre 828 zehn mit Waaren beladene, aus Alexandrien ankommende Schiffe, welche die dort geraubten Gebeine des heiligen Markus mitbrachten. *Dandolo. l. l. p. 121.* Vergl. über diesen von den Venetianern an den jacobitischen Chri-

Verkehr mit den Sarazenen jedoch bedeutender und zugleich öffentlicher. Dies ersieht man aus dem wieder im Jahre 972 auf Veranlassung des griechischen Kaisers und des Pabstes von der Regierung zu Venedig gegebenen Verbote dieses Verkehrs, in welchem jetzt jedoch der Handel mit den Ungläubigen nicht mehr gänzlich untersagt, sondern nur der Verkauf von Schiffsbauholz und Waffen an die Sarazenen mit einer Strafe belegt wird[30]). Wie wenig es aber der venetianischen Regierung damit Ernst war, den Verkehr mit den Ungläubigen zu unterdrücken, geht daraus hervor, dass sie zwanzig Jahre darauf den einträglichen Handel mit Aegypten und Syrien durch Gesandtschaften an die muhamedanischen Fürsten zu befördern sucht [31]). Seit dieser Zeit wird der Seehandel der Venetianer mit der Levante immer bedeutender und ihre Marine entwickelt sich gleichmässig, so dass sie wiederholt die Flotten der Araber und der dalmatischen Seeräuber, welche oft noch die Sicherheit des adriatischen Meers bedrohen, besiegt, und nun anfängt, Herrin dieses Meeres zu werden [32]).

Ungeachtet der Störungen, welche innere Unruhen und die im Jahre 1006 die Stadt schrecklich heimsuchende

---

sten in Alexandrien verübten Diebstahl die etwas abweichende Erzählung Makrisi's (bei *Quatremère*, *Mém. géogr. et hist. sur l'Egypte. T. II. p.* 262.), aus welcher doch jedenfalls, wenn sie auch nicht beweist, dass die Venetianer die echten Reliquien des h. Markus damals nach Venedig gebracht haben, hervorgeht, dass venetianische Handelsschiffe im 9ten Jahrhundert den Hafen von Alexandrien besuchten. Vergl. noch *Ughelli Ital. Sacra. T. V. p. 19. (Vened. 1720.) Renaudot, Hist. Patriarchar. Alexandrinor. Jacobitar. Paris 1713. p. 392. 430.*

30) *Dandolo, Chron. l. l. p. 210. Marin. T. II. p. 162—164.*

31) *Dandolo. l. l. p. 223.*

32) *Dandolo. l. l. p. 233. 235. Marin. l. l. II. p. 246.*

Pest der Entwickelung des Handels zuweilen bereiteten, wurde doch während dieses Jahrhunderts in Venedig ein durchdachtes Handelssystem ausgebildet. Konsequent befolgt die Republik in dieser Zeit ihre Politik, immer bei den Streitigkeiten der beiden Kaiserreiche, auf deren Grenzen sie lag, neutral zu bleiben, nur im Geheimen zuweilen das eine oder das andere unterstützend, wo das Interesse ihres Handels es erheischte [33]). Dadurch erlangte sie denn während dieses Jahrhunderts vielfache neue Handelsprivilegien und Bestätigungen alter Verträge, sowohl von den deutschen Kaisern und den ihr benachbarten geistlichen Fürsten, wie von den Beherrschern Griechenlands [34]). Den letzteren wussten die Venetianer sich mit ihrer Seemacht so unentbehrlich zu machen, dass diese ihnen für ihre Hülfe eine Handelsbegünstigung nach der anderen gewährten [35]), und ihnen sogar einen Theil ihres Gebietes am adriatischen Meere, nämlich Croatien und Dalmatien abtraten, welches von ausserordentlicher Wichtigkeit für den Seehandel der Republik war, da diese Länder ihr nicht allein das schönste Bauholz für ihre Marine darboten, sondern auch immer treffliche Seeleute zur Besetzung derselben lieferten [36]).

Von der Blüthe und der Macht des venetianischen Handelsstaates um diese Zeit besitzen wir ein Zeugniss in der Beschreibung, welche der Geschichtschreiber der Normannen, Guilielmus Appulus von der Seeschlacht liefert, in welcher im Jahre 1081 eine von den Venetianern dem Kaiser Alexius Comnenus gegen die Normannen zu

---

33) *Marin. l. l. p. 295 ff.*

34) *Marin. l. l. p. 216. p. 220 ff. 230. 232. 237. 263 ff.*

35) *Marin. l. l. p. 210. 256. 293.*

36) *Marin. l. l. p. 210. 246. 256. Anna Comnena. Alexias. ed. Pet. Possonius. Venet. 1729. Lib. II. IV. p. 124. 128 ff.*

Hülfe gesandte Flotte den tapfern Robert Guiscard besiegt [37]).

Von welcher Bedeutung aber erst eine solche Marine werden musste, als im folgenden Jahrhunderte eine so grosse Menge von Schiffen zur Ueberfahrt der zahlreichen Heere der Kreuzfahrer von Italien nach Palästina erfordert wurden, ist leicht einzusehen. Ehe wir jedoch hierauf unsere Aufmerksamkeit wenden können, müssen wir zuvor die Entwickelung des Seehandels zweier anderer italienischen Seestädte betrachten, welche, beinahe eben so dazu vorbereitet wie Venedig, und vor diesem noch begünstigt durch ihre Lage in Bezug auf den Transport der Kreuzfahrer, nicht weniger Antheil an den Früchten hatten, welche die Kreuzzüge dem Seehandel und der Schifffahrt im mittelländischen Meere brachten.

Pisa und Genua waren die Städte am mittelländischen Meere, in welchem nächst Venedig Sinn für Handel und Schifffahrt auflebte, nachdem sie sich freie republikanische Verfassungen erworben hatten. Dass schon im zehnten Jahrhunderte der Seehandel dieser beiden Städte nicht unbedeutend gewesen, lässt sich, trotz der mangelnden genaueren gleichzeitigen Nachrichten darüber, aus manchen Daten der Geschichte dieser beiden Repu-

---

37) . . . . . *Illam (classem) populosa Venetia misit,*
Imperii prece, dives opum, divesque virorum
Qua sinus Adriacis interlitus ultimus undis
Subjacet Arcturo. Sunt hujus moenia gentis
Circumspecta mari, nec ab aedibus alter et aedis
Alterius transire potest, nisi lintre vehatur.
Semper aquis habitant. Gens nulla valentior ista
Aequoreis bellis, ratiumque per aequora ductu.
Guilielm. Appuli historic. poëma de reb. Normannor. lib. IV. in *Muratori. Rer. Ital. Script. T. V. p. 272.*

bliken während jener Periode schliessen [38]). Dies zeigt auch die bedeutende Seemacht, mit welcher sie im Anfang des 11ten Jahrhunderts auftreten. War die Entwickelung der Schifffahrt der beiden Städte im vorigen Jahrhunderte noch sehr erschwert und aufgehalten worden durch die Macht, welche die Mauren von Sizilien, Corsika, Sardinien und den balearischen Inseln im Tuscischen und Ligustischen Meere besassen, so erstarkt sie in diesem Jahrhundert bald so, dass sie allmählig den sarazenischen Seeräubern immer erfolgreicher widerstehen kann [39]). Im Jahre 1017 gelingt es sogar schon den verbündeten pisanischen und genuesischen Flotten, den maurischen König von Sardinien [40]), welcher häufig die Gebiete der Städte überfiel und verwüstete und ihrem Seehandel viel Schaden that, zu besiegen und zur Flucht nach Afrika zu zwingen [41]). Pisa legt durch diesen Sieg den Grund zu seiner künftigen Macht, indem es mit den eroberten

---

38) Siehe die Beweise hiefür in *Sismondi's Hist. des Républiques Italiennes du Moyen-âge. Zurich 1807. T. 1. p. 351—357.*

39) *Sigonius, Comment. de Regno Italiae Lib. VIII. ed. Phil. Argelatus. p. 474 ff.*

40) Mugetus, Mugettus, Muzaitus von den italienischen Chronisten genannt, Musactus bei *Sigonius, p. 478.*, ebenso bei *Folieta*, (*Hist. Genuens. Lib. I.* in *Graevii Thesaurus Historiar. Italiae. T. I. p. 235. seq.*). Vielleicht ist es der Mugehid oder Mugihaid, Wali (Statthalter) von *Denia* in Valencia, welcher arabischen Geschichtschreibern zufolge um das Jahr 406 (1015 n. Ch.) die balearischen Inseln eroberte, im Jahre darauf aber beim Angriff von Sardinien durch die Christen geschlagen wurde. Vergl. *Conde, hist. de la dominat. des Arabes et des Maures en Espagne et en Portugal, trad. de l'Espagn. p. de Marlès. T. II. p. 96 ff. p. 139. Navarrete, Dissert. hist. sobre las crusadas* in den *Memorias de la real academia d. l. hist. de Madrid. Tom. V. p. 113.*

41) *Chronica Pisana* in *Muratori Rer. It. Script. p. 107. 108. 124. 167.*

Schätzen des maurischen Königs die Genuesen für ihre Theilnahme an diesem Kriegszuge entschädigt, und für sich die schöne Insel behielten, welche sie auch gegen den Mugetus, der wiederholt von Afrika aus, und unterstützt durch seine Glaubensgenossen in Spanien, die Insel wieder zu erobern versucht, zu behaupten wissen [42]). Freilich wird dieser ausschliessliche Besitz Sardiniens durch die Pisaner auch für die Zukunft fortwährend Veranlassung zu Reibungen und Feindseligkeiten zwischen den beiden Republiken, dass sie aber von nun an, die bis jetzt nur vereint gegen die sarazenischen Seeräuber aufzutreten gewagt hatten, jede für sich allein, und oft sogar noch zugleich gegen einander kämpfend, diese Kämpfe gegen die Mauren mit Erfolg fortzusetzen im Stande sind, zeugt genugsam von dem raschen Wachsthum ihres Handels und ihrer Seemacht. Im Jahre 1035 gehen die Pisaner sogar schon mit einer grossen Seemacht nach Afrika und erobern daselbst mehrere Seestädte der Mauren, unter anderen das heutige Bona, das alte Hipporegius, damals ein Haupthafen der afrikanischen Seeräuber [43]). Ueberall sind sie darauf bedacht, ihren Seehandel gegen die Sarazenen zu schützen. Um eine Unbill, welche den in Palermo ansässigen pisanischen Kaufleuten von den maurischen Einwohnern dieser Stadt zugefügt worden, zu strafen, nehmen sie im Jahre 1063 den Hafen Palermos und verbrennen in demselben vier reich beladene maurische Schiffe [44]). Gegen Ende dieses Jahrhunderts erobern

---

42) *Chronic. Pisan. l. l. p. 167.*

43) *Chronic. Pisan. l. l. p. 108. Caffari, Annall. Genuenses Lib. II. Tom. eod. p. 294.*

44) *Chron. Pisan. l. l. p. 168. Gaufredi Malaterrae Hist. Sicula. Lib. II. c. XXXIV.* bei *Muratori. Rer. It. Script. VI. p. 569.*

sie mehrere Städte in den Raubstaaten des Königs von Tunis, unter anderen die feste Hafenstadt Almadia [45]), und zwingen den König eine grosse Summe Geldes als Entschädigung für den ihrem Seehandel zugefügten Schaden zu bezahlen, alle Christensklaven frei zu geben und das Versprechen abzulegen, künftighin alle Raubzüge gegen die Küsten Italiens zu unterlassen [46]).

Um diese Zeit hatte also der Seehandel der Pisaner sich schon nach Sizilien und Afrika ausgebreitet; dass sie aber damals auch schon [47]) einen bedeutenden Handel mit Griechenland trieben, geht daraus hervor, dass, als der Kaiser Alexius Comnenus die Pisanischen Kaufleute in Konstantinopel rücksichtslos behandelte, diese seinen Sohn gefangen nahmen und nicht eher wieder frei gaben, bis der Kaiser ihnen ähnliche Handelsprivilegien in Konstantinopel bewilligte, wie die, welche die am meisten begünstigten Nationen daselbst besassen [48]). Pisa erkannte schon um diese Zeit, dass Concurrenz das beste Mittel sei, den Handel zu heben, deshalb machte es seinen Hafen zum völligen Frei-

---

45) Ueber *Almadia* (*Mahadia, Mahdiiah*) s. Hartmann *Edrisii Africa. p. 260 ff.* u. Abu-Obaid's Beschreibung von Africa, in *Notices et Extraits de la Bibl. du Roi. Tom. XII. p. 479.* Dieser Schriftsteller beschreibt ausführlich den schönen Hafen von *Mahdiiah* u. erzählt, dass derselbe von Schiffen aus Alexandrien, Syrien, Sizilien, Spanien u. andern Ländern häufig besucht werde.

46) *Chronic. Pisan. l. l. p. 168. Gaufredi Malaterrae Hist. Sicula. Lib. IV. c. 3. l. l. p. 590.*

47) *Pisani mercatores saepius navali commercio Panormum lucratum venire soliti erant. — Pisani apud Africam negotiando proficiscebantur* heisst es bei Sigonius a. a. O. S. 569 u. 590.

48) *Fanucci, Storia de' tre popoli maritimi d'Italia* angeführt bei *Depping, Histoire du Commerce entre le Levant et l'Europe depuis les Croisades. Tom. I. p. 224.*

hafen, alle Nationen, ohne Unterschied der Religion, hatten Zutritt dazu [49]), und so ist es nicht zu verwundern, dass der Reichthum dieses kleinen Handelsstaates bald zu einer Höhe stieg, dass er sprüchwörtlich wurde [50]).

Genua hielt während dieser Periode in der Entwickelung seines Handels und seiner Schifffahrt mit Pisa fast gleichen Schritt. Gleich wie diese Stadt musste auch Genua erst lange gegen die arabischen Seeräuber kämpfen, ehe ihre Kaufleute sich mit Sicherheit auf das Meer wagen konnten. Daher nahmen die Genuesen auch Antheil an dem Zuge, welchen die Pisaner nach Tunis i. J. 1087 machten, um die sarazenischen Seeräuber in ihrem eigenen Lande zu demüthigen, obgleich schon seit der Eroberung Siziliens i. J. 1017 zwischen Pisa und Genua, da sie wegen ihrer gleichartigen maritimen Stellung überall in ihren Handelsunternehmungen concurriren mussten, jene gegenseitige Eifersucht ausgebrochen war, aus welcher so viele Kriege zwischen den beiden Städten entstanden, und welche endlich den gänzlichen Untergang des Pisanischen Seehandels herbeiführte. Doch

---

49) *Donizo* klagt in seiner *Vita Comitissae Mathildis Lib. I. cap. 20.* (bei *Muratori Rer. It. Script. V. p. 364*) darüber, dass die Mutter der Mathilde in einer Stadt begraben sei, welche mit Heiden und Türken Umgang habe:

. . . . . *Dolor hic me funditus urit,*
Cum tenet urbs illam, quae non est tam bene digna.
Qui pergit Pisas, videt illic monstra marina;
Haec urbs Paganis, Turchis, Lybicis quoque Parthis
Sordida, Chaldaei sua lustrant littora tetri.

50) *Notior Urbanis et ditior ille Pisanis*, sagt der Mönch Ariulf im Elogium des Auscherius, welcher im Jahre 1075 Abt des Klosters *S. Richarii de Centula* (*S. Riquier en Ponthieu*) war. *Mabillon, Annales Benedictinorum T. V. appendix p. 664.*

aus eben diesen Kämpfen der beiden rivalisirenden Handelsstädte geht hervor, in welchem Maasse die Marine sowohl der einen wie der anderen im 11. Jahrhunderte aufgeblüht war, und wie der Seehandel Genua's sich damals auch schon über einen grossen Theil des mittelländischen Meeres ausdehnte, wenn er auch wohl dem von Pisa, namentlich in Bezug auf die Levante, nicht gleich kam. Bestimmte Daten über diesen Handel Genuas in damaliger Zeit lassen sich jedoch nicht angeben, weil der Nachrichten dafür noch ein grösserer Mangel ist, als für die Geschichte des Pisanischen Handels. Die officiellen Genuesischen Annalen, angefangen von Caffaro und fortgesetzt von Mehreren bis z. Jahr 1294, welche für die nächsten Jahrhunderte so reiche Materialien für die Geschichte des Seehandels dieser Republik mittheilen, reichen nicht über das Jahr 1101 hinauf [51]).

So mangelhaft aber auch überhaupt die Quellen für die Geschichte des Seehandels der genannten italienischen Republiken bis zu Ende des 11. Jahrhunderts seyn mögen, so haben sie uns doch hinreichend Beweise gegeben, dass schon vor den Kreuzzügen der Seeverkehr im mittelländischen Meere in der schönsten Entwickelung begriffen war. Der Handel hatte schon angefangen, Völker, die in Sprache, Sitten und Religion gänzlich verschieden waren, mit einander in einflussreiche Verbindungen zu bringen. Muhamedaner besuchten die Häfen des christlichen Italiens, Christen verkehrten mit den Todtfeinden der Christenheit und erhielten in deren Ländern die Erlaubniss, die Produkte ihrer Länder und ihres Kunstfleisses einzuführen, und in denselben sogar

---

51) Vergl. *Chron. Pisan. l. l.* Caffari *Annall. l. l. p. 291. 315; Uberti Folietae Genuensium Hist. lib. 1. in Graevii Thesaur. Antiquitt. Italiae. T. I. p. 236.*

Handelscomptoirs anzulegen. Hierauf musste aufmerksam gemacht werden, da von jener Zeit an der Seehandel eins der wichtigsten Momente für die Kultur Europa's geworden ist, und derselbe den Völkern, die ihn trieben, immer ein so bedeutendes politisches und intellektuelles Uebergewicht gegeben hat.

Sehr langsam wären indess vielleicht die Früchte dieser Völkerverbindungen gereift, wenn nicht um diese Zeit ein Weltereigniss eingetreten wäre, welches, so sicher es anfangs die aus demselben schon entspringenden höheren Vortheile gänzlich zu zerstören drohete, doch dazu dienen musste, deren Entwickelung wunderbar zu befördern. Der grosse Religionskrieg des Mittelalters wurde ein Mittel zur Berührung der abendländischen Welt mit der morgenländischen, aus welcher für jene ganz neue Keime der Civilisation entsprangen, welche für diese aber eigentlich ohne höhere Bedeutung blieb.

Die Rolle, welche den italienischen Handelsrepubliken während der Kreuzzüge zukam, war leicht zu erkennen. Gleich durch den ersten Kreuzzug wurde eine grosse Masse christlicher Krieger nach dem Morgenlande geführt, welche, obgleich weit getrennt von ihrem Vaterlande im abendländischen Europa, doch im geistigen und äusserlichen Zusammenhange mit demselben bleiben mussten. Dieser Zusammenhang erforderte aber eine Verbindung, wie sie auf dem langen und beschwerlichen Landwege, welchen die ersten Kreuzfahrer nach dem Morgenlande genommen hatten, nicht möglich war. Es ward eine neue Art der Kommunication nöthig, und diese auszuführen waren eben die schon sehr entwickelten Marinen von Venedig, Pisa und Genua geschickt und berufen. Gar bald erkennen denn auch diese drei Handelsrepubliken den Beruf, welcher ihnen zu erfüllen oblag, und mit gleich grosser Energie schlagen sie die

neue Bahn, welche ihnen für ihre Thätigkeit eröffnet wurde, ein. Sie sehen auch ein, von welch unberechenbarem Gewinne es für einen Hauptzweig ihres Seehandels, nämlich für den mit den orientalischen Produkten, sein würde, wenn die Häfen Syriens, mit welchen zur leichteren Erlangung jener Waaren Handelsverbindungen anzuknüpfen schon lange ihr Augenmerk gewesen, von welchen aber die Unsicherheit des Handels mit den muhamedanischen Besitzern derselben sie noch ziemlich getrennt gehalten hatte, in die Hände der Christen fallen sollten, und aus diesem Grunde stellen sie denn auch bald ihre Seemacht zur Disposition der Kreuzfahrer zur Eroberung der Seeplätze, zu welcher sie allein die Mittel liefern konnten. Wenn man auch nicht sagen kann, dass die italienischen Handelsrepubliken aus blossem merkantilen Interesse an den Kreuzzügen Theil genommen, denn der fromme ritterliche Eifer für Eroberung des heiligen Landes zeigte sich bei ihnen eben so wohl, wie im übrigen Europa, so ist doch gewiss, dass sie das merkantile Interesse bei ihren Expeditionen nach dem gelobten Lande immer im Auge gehabt haben. Aus diesem Grunde ist es denn auch erklärlich, dass Venedig, welches vor Pisa und Genua dazu berufen schien, die Verbindungen zwischen den Kreuzfahrern im Morgenlande und dem westlichen Europa zu unterhalten, anfangs hinter jenen in seinen Anstrengungen den Kreuzfahrern Unterstützungen zu schicken, zurückblieb, denn die Venetianer hatten damals in Konstantinopel so entschieden den Vorrang vor anderen fremden Kaufleuten, dass sie das Bedürfniss, neue Wege zur Erlangung der orientalischen Waaren aufzusuchen, nicht in dem Maasse hatten, wie Pisa und Genua, welche in Konstantinopel mit den Venetianern nicht konkurriren konnten.

Die erste Flotte, welche von Venedig aus den Kreuzfahrern zur Unterstützung gesendet wurde, bestand aus 200 Schiffen und kam im J. 1099 in Joppe an, nachdem Jerusalem schon in die Hände der Christen gekommen war. Zufrieden mit den Handelsprivilegien, welche der König Gottfried den Venetianern für diese Expedition bewilligt hatte, kehrt die Flotte im folgenden Jahre nach Venedig zurück [52]. Erst elf Jahre später finden wir einer neuen bedeutendern Expedition der Venetianer nach Syrien erwähnt. Eine venetianische Flotte von hundert Segeln leistet bei der Eroberung von Sidon bedeutende Hülfe, wofür der König Balduin den Venetianern ausser vielen Handelsbegünstigungen im Königreich Jerusalem, in der Stadt Ptolemaida (St. Jean d'Acre) eine eigene Kirche, eigene Gerichtsbarkeit, eigene Marktplätze und das Privilegium giebt, nach ihren eigenen Gewichten und Maassen daselbst verkaufen zu dürfen [53]. Wie befördernd solche Bestimmungen für den Handel und die Seemacht Venedigs gewesen sein müssen, beweist die Grösse der Hülfsmittel, welche dieser kleine Staat in den folgenden Jahren den Christen in Syrien liefern konnte [54], für welche sie, nachdem durch sie eine wichtige arabische Flotte bei Joppe geschlagen worden,

---

52) *Dandolo Chronic.* in *Muratori Rer. It. Script. XII. p.* 258.

53) *Dandolo Chron. l. l. p.* 264. „*Rex Balduinus Ecclesiam, Rugam* (ein französisches latinisirtes Wort, eine Gegend, ein Quartier bedeutend) *Plateam, pondera et mensuras ac merum et mixtum Imperium inter Venetos in Achon* (*Akkon, Acre*) *residentes et alias immunitates in Hierosolymitano Regno Venetis concessit.*“

54) Ueber die grosse Seemacht, welche die Venetianer im 12ten Jahrh. in den syrischen Gewässern hielten, vergl. *Bernardi Thesaurii liber de acquisitione Terrae Sanctae* in *Muratori Script. Rer. Ital. T. VII.*, u. a. z. B. Cap. 117. 119. *Sicardi Chronic. eod. l. p.* 593. *Dandolo l. l. p.* 270. 320. u. a. O.

durch den wichtigen Beschluss belohnt werden, welcher in einer allgemeinen Versammlung der Anführer der christlichen Heere zu Ptolemaida i. J. 1118 gefasst wird. Nach diesem Beschlusse sollte die venetianische Nation in allen zu erobernden Städten einen von Abgaben freien Distrikt, eigene Kirchen und Bäder und das Privilegium erhalten, sich eigener Maasse und Gewichte zu bedienen. Ausserdem wurde ihnen für den Fall, dass die Städte Tyrus und Askalon in die Hände der Christen fielen, alljährlich eine bedeutende Summe aus der Zolleinnahme in Tyrus, das Recht in ihren Streitigkeiten nach ihren Nationalgesetzen gerichtet zu werden und der dritte Theil der Städte Tyrus und Askalon mit allen Pertinentien, unter der Bedingung zu den Vertheidigungskosten dieser Städte ihren Antheil beizutragen, versprochen [55]). Diese Versprechungen wurden erfüllt, und nach der Befreiung des Königs Balduin II. aus der sarazenischen Gefangenschaft bestätigte dieser durch ein im Jahre 1130 zu Acon ausgefertigtes Diplom alle diese Privilegien, denen er noch neue in Bezug auf

---

55) *Dandolo, Lib. IX, cap. XII. Pars X, l. l. p. 270. Post haec rogantibus Baronibus, in Ptolemaida, sive Achon, ut Tyrum obsideant, taliter conveniunt, ut in omni Civitate, quam caperent, Veneti unam Rugam francham habeant, Ecclesiam, balneum, clibanum, mensuras etiam bladi, vini et olei, quae omnia libera sint sicut propria Regis, et insuper annualiter trecentum bysantia in Festo Apostolorum Petri et Pauli de funda Tyri habere debent. Et si Venetus cum Veneto causam habuerit, secundum ipsorum morem et justitiam judicabitur. Civitatum etiam Tyri et Ascalonae, si eas capi contigerit, tertiam partem cum suis pertinentiis regaliter et libere obtinebunt, sicut Rex alias duas partes; et expensas in defensione ponent pro rata.* Vergl. *Will. Tyrensis Archiep. Histor. lib. XII. cap. XXV. in Bongars. Gesta Dei per Francos. T. II. p. 830 et XXV. Bern. Thesaurii, liber de acquisitione Terrae Sanctae. l. l. p. 758. ff.*

die Havarie venetianischer Schiffe und auf die in den venetianischen Stadtgebieten wohnenden Fremden hinzufügte[56]).

Die Folge solcher Begünstigungen war, dass die Venetianer bald in allen Häfen Syriens, welche in den Händen der Christen waren, Handelsfaktoreien hatten. Für einige dieser Häfen, welche im folgenden Jahrhunderte von Wichtigkeit wurden, schlossen sie noch besondere Traktate, so mit dem Herrscher von Byblos im Jahre 1217[57]) und mit dem von Bairut i. J. 1220[58]), und auch später noch lassen sie keine Gelegenheit, ihren Handel mit Syrien zu pflegen, vorübergehen. Als im Jahre 1268 Ludwig IX, König von Frankreich, funfzehn venetianische Fahrzeuge zum Transport seiner Truppen nach Syrien befrachten wollte, bedingt die Republik sich ausser der Zahlung der Fracht noch ausdrücklich das Recht aus, in allen Plätzen, welche man erobern würde, Handelscomptoirs anlegen zu dürfen[59]).

---

56) Diese interessante Urkunde findet sich bei Dandolo S. 275 u. 276. Sie enthält ausser der fast wörtlichen Anführung der in der vorhergehenden Anmerkung zitirten Privilegien noch folgende Begünstigungen: „*Si aliquis Veneticorum naufragium passus fuerit, de rebus suis nullum patiatur damnum; sed si in ipso naufragio mortuus fuerit, heredibus suis, vel Venetis res suae remaneant. Praeterea super Burgenses cujusque gentis, si in vicis eorum sint habitantes, et super domos eorum, easdem justitias et consuetudines, quas Rex super suas habet, Veneti habeant.*“

57) *Marin. T. IV. p. 254.*

58) *Marin. l. l. p. 253.*

59) *Quod in terris quae Deo volente acquestabuntur, habeant libertatem et plenam franchisam tam intrando quam exeundo, tam in mari quam in terra, et locum bonum et idoneum pro habitatione sua, scilicet Ecclesiam Venetiorum, metra, passus, mensuras, stateras, balneum, furnum et tabernam, plactam, bochariam et piscariam“ cet.* heisst es in dem *Contractus inter Regem Galliae Ludo-*

Aehnliche Begünstigungen erhielt **Genua** in den Syrischen Häfen, wohin diese Republik während der ersten Jahre der Kreuzzüge noch viel bedeutendere Hülfsmittel sendete als Venedig. Schon im J. 1097 segelte von Genua auf die Aufforderung des Pabstes eine ungeheure Flotte nach Syrien, welche den Kreuzfahrern sehr wichtige Dienste bei ihren ersten Eroberungen leistete[60]). Zwei Jahre darauf läuft eine zweite wichtige genues. Flotte in den Hafen von Joppe ein, und unterstützt durch die Hülfe, welche sie bringt, wesentlich die Belagerer von Jerusalem, welche sich in grosser Noth befanden[61]), und im J. 1100 werden durch die genues. Flotte von sechsundvierzig Fahrzeugen, welche in dem Hafen von Laodicea ankommt, mehrere wichtige Seestädte erobert[62]). Wahrscheinlich bekommen die Genuesen jetzt schon zum Dank für ihre wichtige Unterstützung der Kreuzfahrer Handelsprivilegien in den Syrischen Häfen, denn in dem Privilegium, welches sie im Jahre 1105, nachdem sie 1102 vierzig Triremen und 1104 wieder siebenzig wohlbemannte und mit trefflichen Kriegsmaschinen versehene Schiffe geliefert hatten, erhalten, heisst es, dass die Verträge zwischen Balduin und den Genuesen erneuert werden[63]). In diesem Privilegium v. J. 1105 giebt

---

vicum Sanctum et Venetos de trajiciendo Regis exercitu in terram sanctam §. 2, *in* ***Leibnitzii*** *Codex juris gentium diplomat. Hann. 1693. p. 27.*

60) ***Uberti Folietae*** *Genuensium hist. Lib. I. in Graevii Thesaurus T. I. p. 237.*

61) ***Folieta*** *l. l. p. 238. Bernardi Thesaurii liber de acquisitione Terrae Sanctae l. l. p. 715. 716.*

62) ***Caffari*** *Annales Genuens. in Muratori Script. Rer. Ital. T. VI. p. 249.* **Caffaro** selbst befand sich auf dieser Flotte.

63) ***Bern. Thesaurius*** *l. l. p. 732 u. 736.* ***Folieta*** *l. l. p. 245 u. 246.* Vergl. ***Willermi Tyrensis*** *Archiep. Histor. lib.* X. *cap.*

Balduin den Genuesen eigene Quartiere in Jerusalem und Joppe und eigene Gerichtsbarkeit[64]). Gleiche Begünstigungen erhalten sie im folgenden Jahre in Antiochia[65]) und in der Folge auch noch in mehreren syrischen Häfen, welche durch die Hülfe ihrer Schiffsmacht erobert worden waren. Als die Genuesen aber nach dem Jahre 1112 durch die Kriege, welche sie Korsika's wegen mit den Pisanern führten, durch ihre Kämpfe mit den Mauren in Spanien, und durch ihre Bemühungen in Konstantinopel sich günstige Handelsbedingungen zu verschaffen, abgehalten wurden, bedeutende Flotten nach Syrien zu schicken, scheinen die daselbst ihnen bewilligten Begünstigungen immer mehr vergessen worden zu sein. Sie wenden sich deshalb im Jahre 1154, wo die Konsuln der Republik mit besonderer Energie die Marine und den Seehandel nach der Levante wieder zu heben suchten, an den Pabst, der ihnen durch eindringliche Ermahnungen an den Fürsten von Antiochien und den Grafen von Tripolis ihre alten Immunitäten in den Gebieten dieser Herren wieder verschafft[66]). Seitdem wenden die Genuesen ihr besonderes Augenmerk wieder auf den Handel mit Syrien, wie aus den bedeutenden Handelsprivilegien hervorgeht, welche sie nach der Mitte des zwölften Jahrhunderts sich wieder erwerben. Boemund III. bestätigt ihnen im Jahre 1169 die Urkunde

---

XIV in Bongars. Gesta Dei per Francos. lib. I. p. 783. Im Jahr 1098 schon war ihnen von Boemund in Antiochien eine Kirche und Grundeigenthum geschenkt worden. *Lünig, Codex Ital. diplom. T. II. p. 2082.*

64) *Folieta l. l. p. 246.* Urkunde in *Lünig, Codex Ital. diplomat. T. II. p. 2081.*

65) *Folieta l. l. p. 247.*

66) *Folieta, l. l. p. 262. Lünig, l. l.*

vom Jahre 1098, durch welche sie mit einer Kirche und einem Quartier in der Stadt Antiochia beschenkt worden waren, und 20 Jahre später bestätigt derselbe Fürst ihnen ihre Handelsfreiheiten durch sein ganzes Gebiet [67]). In Acre, dem wichtigsten Hafen Syriens, erhielt Genua wahrscheinlich um die Mitte dieses Jahrhunderts neben Venedig bedeutende Handelsprivilegien, und gleich den Venetianern einen Drittheil der Stadt und eigene Gerichtsbarkeit, und um die Mitte des dreizehnten Jahrhunderts hielt Genua in Acre, Tyrus und Sidon Konsuln. Nachdem die Genuesen im Jahre 1258 von den Venetianern und den übrigen in Acre ansässigen europäischen Kaufleuten aus diesem Hafen verdrängt worden, machen sie Tyrus zu ihrer Haupthandelsniederlassung in Syrien und setzen daselbst einen Oberkonsul ein [68]).

Aber weder Genua noch Venedig wendete den Vortheilen, welche ihre Verbindungen mit den Kreuzfahrern im Morgenlande der Ausdehnung ihres Seehandels bringen konnten, die Aufmerksamkeit zu, wie Pisa dies gleich seit dem Anfange der Kreuzzüge that; denn sowohl Genua, wie Venedig hatten, wie wir weiter unten anführen werden, im zwölften Jahrhunderte, dieses in Grie-

---

67) „*Dono et concedo consulatui Januensium et toti terrae Januensis communitatis hanc libertatem per totam terram meam in Antiochia, Laodicia, Gabulo et in alia terra — ut de omnibus illis rebus, sive mercimoniis quae veniunt ad Commune, nihil omnino in eundo et redeundo, in vendendo et emendo reddatur Curiae principali consuetudine*“ Urkunde Boemund's v. J. 1190 in *Lünig, Codex Ital. diplom. T. II. p. 2087.*

68) *Folieta l. l. p. 363. p. 374.* Vergl. *Depping, Hist. du comm. entre le Levant et l'Europe T. I. p. 90. T. II. p. 44.* Ueber die überseeischen Konsulate der italienischen Handelsrepubliken im Mittelalter sehe man die Anmerkung C am Schlusse dieses Abschnittes.

chenland, jenes im westlichen Theile des mittelländischen Meeres wichtiger Handelsverbindungen zu pflegen, während Pisa, dort von den mächtigeren Schwesterrepubliken überall ausgeschlossen, mit seinen bedeutenderen Handelsspeculationen vorzüglich und fast einzig auf das von den Kreuzfahrern im Morgenlande eroberte Land angewiesen war. Als die Venetianer ihre erste Flotte nach Syrien zur Unterstützung der Kreuzfahrer schickten, trifft sie unterwegs schon eine bedeutende pisanische Flotte, welche ebenfalls auf der Reise nach Syrien begriffen war, und welche freilich vergebens die Venetianer zu verhindern sucht, Theil zu nehmen an diesen gewinnbringenden Expeditionen, denen Pisa schon seine ganze Kraft gewidmet hatte [69]). Denn schon zur Eroberung von Jerusalem hatten die Pisaner durch die Sendung sehr bedeutender Streitkräfte auf einer Flotte von hundertundzwanzig Schiffen unter dem Befehl des pisanischen Erzbischofes Daibert, des nachherigen Patriarchen von Jerusalem, wesentlich beigetragen [70]). Pisanische Flotten leisten später kräftigen Beistand bei der Eroberung der wichtigsten syrischen Häfen, wie Tyrus und Acre [71]). Pisa erhält dafür zum Lohn grosse Handelsprivilegien in fast allen Städten des Morgenlandes, welche in die Hände der Kreuzfahrer kamen. Ihr erstes Diplom bekommen sie im Jahre 1108 von Tancred,

---

69) *Marin, Comm. de' Veneziani. T. III. p. 5.*

70) *Chronica varia Pis.* in *Muratori Script. Rer. Ital. T. VI. p. 100. p. 168.* Brief des Daibert über diese Eroberungen der Kreuzfahrer an den Papst Paschalis II. vom Jahre 1100, und Brief dieses Pabstes an die Konsuln von Pisa in *Flaminio dal Borgo, Raccolta di scelti Diplomi Pisani, Pisa 1765. 4o. pag. 80—84.*

71) *Sicardi Episcop. Chronic.* in *Muratori l. l. T. VII. p. 603. 604.*

dem sie beigestanden hatten, die Griechen aus Laodicea zu vertreiben. Tancred bewilligt ihnen in dieser Stadt und in Antiochia eigene Quartiere und Exemption von allen Abgaben für ihre ein- und auslaufenden Schiffe [72]).

Im Jahre 1154 erhalten sie in Laodicea und in Antiochia mehrere Grundstücke, bedeutende Zollbegünstigungen, die Zusage, dass die Personen und das Eigenthum der Pisaner bei Schiffbrüchen gesichert und beschützt und dass die Erbschaften pisanischer Bürger ihren Erben überliefert werden sollen, und das Recht ihre Prozesse durch einen eigenen Gerichtshof entscheiden zu lassen [73]). Zwei Jahre darauf bestätigt Balduin III. ihnen ihre Privilegien im Königreiche Jerusalem und bewilligt ihnen Häuser, Ländereien und eigene Jurisdiction in der Stadt Tyrus [74]) Ein Jahr

---

72) Siehe die beiden Diplome von Tancred aus dem Jahre 1108 in *Muratori Antiquitt. Ital. T. II. p. 905.* und in *Flam. dal Borgo l. l. p. 84.* — „*Tancredus dedit Pisanis in urbe Laodicea et in civitate Antiochiae vicum unum cum omni honore et libertate. Eodem autem modo navibus et galeis suis, ut libere stare in portu Laodicie et quando vellent, ab ipso sine aliquo munere ac consuetudine possent exire et intrare — super haec enim omnimodam libertatem totius suae terrae portuum cum diligentia et gratissimo honore.*“

73) *Privilegium Principis Antiochiae Rainaldi in Flam. dal Borgo, Raccolta di Dipl. p. 86.* — „*et dimittimus illis et condonamus per totam Terram nostram, a quibuscunque partibus venerint, medietatem totius Juris, quod per consuetudinem intrando vel exeundo, emendo vel vendendo, dare soliti sunt, et illos, sive sint in Mari, sive in Terra nostra cum omni posse nostro protegemus et defendemus. — Insuper si inter se querelam habuerint, non in curia nostra, sed in sua juxta statuta eorum tractabitur.*“

74) Urkunde in *Fl. dal Borgo, l. l. p. 88.* „*Insuper Ego Rex dono Pisanis in Tyro Vicecomitatum, qui in eorum propria Cura Pisanos justificare debeat. — Tribuo etiam Pisanis cannatas*

später bekommen sie von Amalrich, Grafen von Askalon, die Hälfte der Zolleinkünfte in Joppe und daselbst ein Grundstück, um eine Kirche, Häuser, Magazine und Läden darauf zu bauen [75]). Im Jahre 1165 bestätigt Amalrich, König von Jerusalem, ihnen ihre Besitzungen in der Stadt und dem Hafen von Tyrus [76]), und im Jahre 1168 schenkt er ihnen für die ihm bei der Belagerung von Alexandrien geleistete Hülfe in Acre ein Grundstück, um darauf eine Kirche und Häuser zu bauen, und einen Nationalgerichtshof [77]). Im darauf folgenden Jahre giebt er den Pisanern, die ihm eine bedeutende Anzahl Schiffe zur Unterstützung seiner Unternehmungen gegen Aegypten geschickt hatten, zum Lohn dafür eine Urkunde, in welcher ihnen völlige Handelsfreiheit in Aegypten, und in Alexandrien und Kairo Handelsfaktoreien und die grössten Vorrechte versprochen werden, welche Versprechungen zu erfüllen Amalrich jedoch nie in den Stand kam [78]). Im Jahr 1170 erhalten sie von Boemund III. wichtige Begünstigungen für ih-

---

quinque de bona Terra juxta Tyrum, et in Tyro furnum unum; quinimo reddo et confirmo eis quidquid bon. mem. Dom. Rex Balduinus Avus meus in Tyro vel in regno suo olim Pisanis concessit et regio Privilegio corroboravit, quod est continens ita: Concedimus Pisanis in Tyro in ruga juxta Portum quinque domos liberas et quietas ab omni tributo vel redditu in perpetuum jure hereditario, — Naves vero suas et negotia quae Tyro adduxerint vel de Tyro traxerint exceptis peregrinis et aliorum hominum, quas Pisanorum mercatibus seu negotiis in stando in Tyro, similiter ab omni redditu et datione liberas et quietas relinquimus.“ etc.

75) Urkunde *l. l. p. 89.*

76) Urkunde bei *Borgo l. l. p. 90.*

77) Urkunde bei *Borgo l. l. p. 91.*

78) Das Diplom in *Muratori Antiquitt. T. II. p. 907.* Vergl. *Chron. Pis. l. l. p. 181. Flam. dal Borgo, l. l. p. 92.*

ren Handel in seinem Gebiete und auch einen Nationalgerichtshof für die Civilprozesse unter Pisanern [79]). Bald darauf erhalten sie auch Grundbesitz und Rechte in Tripolis [80]). Im Jahre 1182 schenkt ihnen König Balduin IV. auch in der wichtigen Hafenstadt Acre ein Grundstück, um darauf Häuser und Waarengewölbe (Bazars) zu bauen [81]). Grössere Handelsprivilegien erhalten sie noch in Tripolis. Im Jahre 1187 bewilligt

---

79) *Privilegium Boamundi III. Principis Antiochiae, Raimundi Principis filii et Dominae Urgallosae Principissae uxoris ejusdem, concessum Archiepiscopo et Populo Pisano, anno 1170.* bei *Muratori l. l. p. 908.* und bei *Borgo, l. l. p. 93.* — „*Dono et concedo et jure perhenni confirmo Archiepiscopo Pisanae Civitatis, Consulibus ac Senatoribus et Communi Populo quandam terram ad construendam domum in portu Civitatis Laodiciae. — Insuper dono illis, firmo et concedo domum quandam in Civitate Antiochiae. — Praeterea si in terra mea naufragium passi fuerint, illos et res eorum salvabo et protegam. Et si quispiam illorum in terra mea obierit, res ejus parentibus suis reservari faciam, nisi intestatus obierit. Insuper eisdem dono et dimitto per totam terram meam, de quibuscunque partibus venerint, medietatem totius juris, quod per consuetudinem intrando vel exeundo, eundo vel redeundo, emendo vel vendendo, dare soliti sunt; et eos in mare et in terra mea ex omni posse meo protegam et defendam. Et si inter se querelam habuerint, in Curia sua juxta Statuta eorum tractetur et emendetur.*“

80) Urkunde Raimund's v. J. 1179, aus welcher hervorgeht, dass die pisanische Gemeinde schon seit längerer Zeit in Tripolis Häuser besass, bei *Fl. dal Borgo, l. l. p. 95.*

81) *Diploma Balduini IV., Hierosolymorum Regis, d. a. 1182.* „*Dono et concedo Communitati Pisanorum libere et sine servitio quandam Plateam ad portum Achon. Tali quidem tenore, quod super eandem plateam Voltas facere possint, et super easdem voltas qualecunque voluerint edificium, sub Voltis Platea vacua et libera remanente in Communi Pisanorum et Civitatis servitium.*“ bei *Muratori, l. l. p. 909.*

der Graf Raimund ihnen in Tripolis und in seinem ganzen Gebiete völlige Handelsfreiheit und einen Gerichtshof für die Entscheidung ihrer Civilsachen nach ihrem Nationalrechte[82]). Dass um diese Zeit der Handel Pisa's mit Tyrus in der schönsten Blüthe gewesen seyn muss, ersieht man aus der Hülfe, welche die daselbst ansässigen Pisanischen Kaufleute, welche, vereinigt in einer Handelscompagnie unter dem Namen der *Societas Humiliorum*[83]), allen Handel dieses wichtigen Hafens in Händen gehabt zu haben scheinen, dem Conrad, Sohn des Markgrafen von Montferrat, bei der Vertheidigung dieses Hafens gegen die Sarazenen im Jahre 1187 leisteten. Conrad ertheilt im Jahre 1188 in dankbarer Anerkennung der geleisteten Hülfe dieser Handelssocietät neue und sehr bedeutende Privilegien in Tyrus und in Acre[84]), nachdem er schon ein Jahr früher aus demselben Grunde

---

82) Diplom Raimunds v. Jahr 1187 bei *Muratori l. l.* u. bei Borgo *l. l. p. 103* „*Dono et concedo Pisanis omnibus, — quod in Civitate mea Tripoli et per totam terram meam propriam, hereditario jure stabili talem perpetuis temporibus habeant libertatem, quod habeant potestatem intromittendi, et extrahendi in ipsam Tripoli. et in totam terram meam, quae est Dominii mei, sicut praediximus, omnes suas res, et sua cuncta mercimonia, terra et mari libere et quiete, sic quod nullum jus unquam nullam prorsus inde donent consuetudinem. Sed et praeter haec et amplius illis adhuc dono et concedo, videlicet quod in ipsa Civitate mea Tripoli Curiam suam habeant plenissime de omnibus causis, excepto homicidio et tradictione*“

83) Ueber diese Handelsgesellschaft, welche halb weltliche halb klösterliche Einrichtung hatte, s. *Tiraboschi*, *Monumenta veter. Ordin. Humiliorum. Milan. 1766. 4o.*

84) Die beiden Urkunden Konrad's v. J. 1188 für diese Kompagnie bei *Muratori*, *l. l. p. 911. 912*, bei *Borgo*, *l. l. p. 104—108* u. in *Tronci*, *Memorie istor. della citta di Pisa. Liborno 1682. 4o. p. 156.*

den pisanischen Unterthanen sehr ausgedehnte Handelsfreiheiten und bedeutenden Grundbesitz in Joppe geschenkt [85]) und ihnen ihre in Tyrus schon erhaltenen Privilegien bestätigt hatte [86]). Alle diese den Pisanern ertheilten Privilegien bestätigt ihnen der König Guido von Jerusalem im folgenden Jahre und fügt denselben noch neue hinzu, woraus hervorgeht, welche Wichtigkeit dem Handel dieser kleinen Republik in der Levante damals beigelegt wurde. In dieser Urkunde des Königs Guido erhalten die Pisaner in Tripolis zu den vielen Begünstigungen, welche sie daselbst schon besassen, noch neue Häuser und Grundstücke, ein Bad, eigene Mühlen und Oefen [87]), die Erlaubniss, sich eigener Gewichte und Maasse im Handel zu bedienen, und das Recht, unter ihren Vorgesetzten einen Oberaufseher zur Wahrung ihrer Rechte zu wählen. Aus der häufigen Anführung des *Fundacum Pisanorum* in dieser Urkunde geht auch hervor, dass die Pisaner damals in Tyrus bedeutende eigene Magazine besassen [88]). Alle diese Rechte und Be-

---

85) Urkunde bei *Fl. dal Borgo, l. l. p. 96.*

86) Urkunde bei *Borgo, l. l. p. 100.*

87) D. h. sie erhielten Exemption von Mahl- und Backzwang. Dies scheint von Bedeutung gewesen zu sein, denn in den meisten Privilegien, welche die italienischen Handelsstädte von den christlichen Fürsten Palästina's erlangen, wird ihnen das Recht eigene Backöfen, *furni*, *clibani*, zu besitzen, ausdrücklich zugestanden.

88) Diese weitläufige Urkunde steht bei *Muratori l. l. p. 913–916*, und bei *Borgo, l. l. p. 108 seq.*; es heisst u. a. darin: *Donamus et concedimus Pisanis Plateam Portus undique liberam, ut nihil in ea possit edificari extra muros domuum in Mari, vel in Terra, Logia eorum excepta. — Concedo et confirmo Communi Pisanorum stateram et pensas et modia et mensuras vini et olei et omnium rerum, quae ponderari possunt et mensurari, concessas eis a Comite Raimundo, ut libere possint inter se ponderare et mensu-*

sitzungen, so wie alle Privilegien, welche ihnen im ganzen Königreiche Jerusalem gegeben worden, werden ihnen im Jahr 1191 von Conrad, Fürsten von Tyrus, und seiner Gemahlin Isabella, Tochter des Königs Amalrich von Jerusalem, bestätigt [89]). Aehnliche Handelsfreiheiten und Begünstigungen erhalten die Pisaner im Jahr 1216 im Fürstenthum von Antiochien, in welchem sie schon früher einige Handelsvortheile erlangt hatten, durch Rapinus und seine Gemahlin Heloise [90]), und im Jahre 1229 noch lassen sie sich durch Kaiser Friedrich II.

---

rare et extraneis ab eis comparantibus. Praeterea extra Tyrum et in partibus Tyri donamus dicto Pisanorum Communi unum Molendinum aquae et cum domo et aqua et omni sua pertinentia. — Et donamus Pisanis et eorum Communi in Tyro et partibus Tyri omnes libertates per mare et terram intrando et exeundo, et Curiam, quam in Tyro habuerant. — Et amplius etiam eis concedo, ut omnes Pisani et qui Pisanorum nomine censentur, tam scapuli quam Burgenses, seu etiam Milites et Comites, seu cujuscumque conditionis Laici, in Pisanorum Curia judicentur de omnibus causis et factis et forisfactionibus, quae dici vel excogitari possunt, praeterquam de Feodis et Arsisiis, et quae ad feoda et arsisias pertinent, de quibus omnibus in Dominorum Curia judicentur. — Nihil autem nomine alicujus diricturae aut hostilis expeditionis, vel sui averis occasione ab eis possit extorquere, et ut a Pisanis et ab his, qui Pisanorum nomine censentur, nihil nomine tertiariae, aut alicujus diricturae possit exigi. Et concedimus eis Vicecomitatum sive Consulatum pro regenda Curia et eorum onòre in Tyro. Et concedimus eis, ut pro suo Communi ponantur homines pro suo velle ad cathenam et fundam et postas Civitatis Tyri. — Insuper damus et concedimus eis dictas domos et furnos et balneum et casalia et molendina et stateram et pensas et modia et mensuras omnes liberas et absolutas ab ómni tributo et exactione“ cet.

89) Urkunde bei *Muratori, l. l. p. 916.*

90) Urkunde bei *Muratori, l. l. p. 917. 918.*

alle ihre Rechte und Privilegien in Jerusalem, Joppe, Acre [91]) und Tyrus aufs Neue bestätigen.

Während der Kreuzzüge, welche den italienischen Republiken, wie die eben angeführten Handelsprivilegien zeigen, ein so weites und fruchtbares Feld für ihre commercielle Thätigkeit eröffneten, blüht neben diesen noch eine andere Hafenstadt am mittelländischen Meere rasch auf, begünstigt durch dieselben Verhältnisse, welche Venedig, Genua und Pisa auf diese Richtung ihrer Handelsspeculationen anwiesen. Marseille, eine Kolonie der Griechen, war immer in einiger Verbindung mit der Levante geblieben [92]). Vortheilhaft gelegen für den Verkehr Frankreichs mit dem Schauplatz der Kämpfe der Kreuzfahrer im Morgenlande, nehmen die Marseilleser seit dem Anfang der Kreuzzüge thätig Theil an denselben. Sie transportiren die Kreuzfahrer und Pilger, sie versehen die fränkischen Armeen im Oriente mit Lebensmitteln, marseilleser Vornehme nehmen das Kreuz, die Stadt macht den fränkischen Grossen, welche im Morgenlande Besitzungen erhalten, Vorschüsse oder Geschenke an Geld. Während der ganzen Dauer der fränkischen Herrschaft in Syrien sieht man die genauesten Verbindungen zwischen dieser und der Stadt Marseille bestehen. Im Jahr 1163 verpfändet Radolph, Bischof von Bethlehem, den Marseillesen, welche ihm eine be-

---

91) Drei Urkunden Friedrichs bei *Fl. dal Borgo, l. l. p. 176 — 181.*

92) Vergl. Heeren, Folgen der Kreuzzüge für Europa, p. 354 ff. *De Guignes, Mémoire sur le Commerce des Français dans le Levant* in den *Mém. de l'Académie des Inscript. et Belles-lettres. Tom. 37. p. 467. G. R. Depping, Hist. du Commerce entre le Levant et l'Europe depuis les croisades jusqu'à la fondation des Colonies d'Amérique. Paris 1830. Tom. I. p. 278 ff.*

deutende Summe geliehen hatten, mehrere Grundstücke, welche ihm und seinem Kapitel in der Stadt Acre gehörten [93]. Schon im Jahr 1136 erhalten sie im Königreich Jerusalem für die Hülfe, welche sie den Kreuzfahrern gegen die Sarazenen geleistet hatten, Exemption von allen Abgaben [94]. Sechzehn Jahre darauf giebt ihnen der König Balduin III. das Privilegium, in Jerusalem, Acre und in allen Seehäfen Syriens, welche in seine Gewalt kommen würden, eine Strasse mit allen ihren Häusern, eine Kirche und einen gemeinschaftlichen Backofen zu besitzen und von allen Abgaben frei zu seyn [95]. Im Jahr 1187 erhalten die marseilleser Kaufleute in Tyrus Handelsfreiheit und das Recht, unter einem Magistrat ihrer Nation zu leben [96]. Drei Jahre später half eine marseilleser Flotte thätig bei der Belagerung von Acre, wofür den marseilleser Kaufleuten, welche sich in dieser Stadt niederlassen wollten, die Freiheit gegeben wird, im ganzen Königreich Jerusalem Handel zu treiben. Sie erhalten einen eigenen Gerichtshof in Acre, die Erlaubniss, ihre Waaren zur See und zu Lande ein- und auszuführen gegen Abgabe von ein Procent vom Werthe für die zur See eingeführten, und überall Schiffe zu bauen, auszubessern und einzuführen, ohne dafür Abgaben zu bezahlen [97]. Diese Privilegien und die

---

93) Urkunden im Archiv des Stadthauses in Marseille, zitirt von **Ruffi**, *Hist. de la Ville de Marseille. 2. édit. Mars. 1696. fol. p. 93.*

94) *Depping, l. l. T. II. p. 70.*

95) Urkunde im Archiv des Stadthauses zitirt von ***Ruffi. T. I. pag. 95.***

96) **Ruffi** a. a. O.

97) Urkunde Guido's von Lusignan bei *Papon Hist. génér. de Provence. Tom. II. No. 25* zitirt von *Depping, T. II. p. 26.*

Nachricht, dass die Marseilleser im Jahre 1190 Schiffe genug besassen, den König Richard von England mit seinem ganzen Heere nach Palästina zu führen, beweisen hinlänglich, wie sehr der Seehandel und die Schifffahrt Marseille's während der Kreuzzüge aufgeblüht waren. Dieser Gewinn, welchen Marseille von den Kreuzzügen zog, war jedoch nur ein vorübergehender. Nach dem Verluste der durch die Kreuzfahrer im Morgenlande eroberten Reiche und Städte hörten auch die Bedingungen auf, durch welche der Seehandel dieser Stadt so sehr gehoben worden, und nach dem Falle Saint-Jean-d'Acre's, dem letzten Bollwerke der Christenheit im gelobten Lande, sank auch der Seehandel von Marseille wieder zu der Unbedeutendheit hinab, in welcher er sich vor den Kreuzzügen befunden, so dass er uns hier, wo wir nur die Hauptzüge der Entwickelungsgeschichte des Seehandels jener Zeit darstellen können, nicht mehr beschäftigen kann, wenn auch anzuerkennen ist, dass Marseille auch in den folgenden Jahrhunderten eigentlich nie ganz aufgehört hat, in überseeischen Handelsverbindungen mit Italien, Sizilien, Spanien und selbst mit den Mauren in Afrika zu stehen [93]).

Aehnlich wie den Marseillesen erging es den Pisanern. Sie verloren freilich während der Kreuzzüge ihre

---

p. 72. „Et per haec omnia loca liceat vobis libere intrare et exire, commorari et negotiari cum magnis navibus et lignis parvis de riperia — sine ulla drictura et terciaria vel encoragio. — Damus etiam vobis curiam in Accon, et ut vicecomites et consules de hominibus vestrae gentis habeatis" cet.

98) Die Geschichte des Seehandels von Marseille und der Provence überhaupt, wie er sich im Mittelalter nach den Kreuzzügen gestaltete, ist erschöpfend dargestellt von *Depping* in seinem angeführten Werke, Theil I. Kap. VI. S. 288 ff.

Handelsverbindungen mit anderen Ländern nicht ganz aus den Augen; so schlossen sie namentlich im Jahr 1192 einen sehr vortheilhaften Handelstractat mit dem Griechischen Kaiser [99]), in Folge dessen ihr Handel mit Konstantinopel auch eine Zeitlang sehr blühend ward, sie unterhielten eifrig den Handel, welchen sie schon früher mit Spanien [100]) und Sizilien [101]) getrieben hatten,

---

99) Handelstraktat zwischen Isaac Angelus und der Republik Pisa, in welchem die früher von Alexius und Emanuel Komnenus erhaltenen Privilegien bestätigt werden, abgeschlossen im J. 1192 bei *Fl. dal Borgo Raccolta di Dipl. p. 147 ff.* Vergl. *p. 168.*

100) Alfons X., König von Kastilien, giebt ihnen im Jahre 1256 sehr bedeutende Handelsprivilegien in seinem Reiche; sie erhalten Freiheit von Zollabgaben, das Recht unter sich Konsuln zu Richtern in ihren eignen Angelegenheiten zu wählen, und in den Hafenstädten Räume für ihre Magazine u. Läden. In den beiden Urkunden, welche Fl. dal Borgo l. l. p. 56—62 mittheilt, heisst es: „*Damus et concedimus Pisanis Civibus praesentibus et futuris in perpetuum, immunitatem et libertatem et franchitiam in omnibus Regnis nostris; ita quod ab hac hora Pisani Cives libere veniant et venire possint, tam per terram, quam per mare et cum navigiis et mercationibus et mercimoniis eorum ad universa Regna nostra, quae Nos habemus et in antea, dante Domino, habebimus, et ibidem sint sani et salvi et securi in personis et avere et mercimoniis eorum, sani et naufragi, tam in veniendo, quam in ibidem stando et de inde exeundo, et sine aliquo directu, pedagio, malatolta, vel exactione, vel dovana, vel avaria, portatico, ancoratico, arboratico. — Et concedimus, ut in praedictis Regnis et Terris nostris possint ipsi Pisani facere et creare Consules et Rectores de se ipsis, et stare ad rationem sub eis tantum, et esse sub omni eorum jurisdictione tantum, sive mera sive mixta, inter se ipsos, et de ipsis, secundum formam Brevis, et Constituti Pisani Comunis. — Et concedimus in unaquaque Terra marina Regnorum nostrorum Civibus Pisanis pro eorum mercimoniis exercendis, fundacos et apothecas.*“

101) Privilegium Conrad des Zweiten v. Jahr 1268. bei *Borgo*

und sie schlossen sogar Handelstraktate mit den Sultanen von Aegypten und Afrika [102]; allein ein Zusammentreffen

---

l. l. p. 202 ff. Die Pisaner erhalten bedeutende Handelsbegünstigungen, eigene Konsuln und in Messina und Palermo Kirchen, Quartiere, Magazine und Läden (*Loggiae* u. *Apothecae*.)

102) Schon um die Mitte des zwölften Jahrhunderts trieben die Pisaner Handel mit afrikanischen Häfen. Dies geht hervor aus einem Traktate, welchen Pisa im Jahre 1150 mit Genua schloss, in welchem die Genuesen versprechen, die Pisaner überall zu Wasser und zu Lande nicht zu beleidigen, sondern zu vertheidigen. Urkunde bei *Fl. dal Borgo*, *l. l. p. 311.* Es heisst darin: *Si vero aliqua Potestas vel Civitas sive Locus habitatus, manens a Capite Anse usque Caput Saline de Regio, et per totam Siciliam, et a Capite Saline usque Venetiam, et a Venetia usque Constantinopolin, et a Constantinopoli usque Suriam, et per totam Suriam, et per totam Egiptum, et per totam Barbariam et per totum Garbum, et per totam Yspaniam et ab Yspania usque Portum Monaci circuendo universas Maritimas, offenderit vel offendit a quindecim annis praeteritis usque nunc aliquem Pisanum Civem vel habitantem in eorum districtu in personas vel res, postquam Consules Pisanorum Nobis Januensibus Consulibus auxilium de facienda legatione petierint, in eorum arbitrio faciemus legationem talem, qualem ipsi fecerint et qualem prohibitionem vel devetum ipsi fecerint suis Civibus vel habitantibus in eorum Districtu, talem et nos nostris faciemus de non eundo in Terram illam.* Merkwürdig ist hierauf der Zusatz: *Haec omnia observabimus bona fide sine dolo et fraude excepto de Sardinia, de qua Pisanis nullo modo hoc Sacramento tenebimur, quin nos possimus adjuvare, et eis nocere, si voluerimus.* — Im folgenden Jahrhunderte schliessen die Pisaner Verträge mit den maurischen Fürsten Africa's. Einer der ältesten zwischen den italienischen Handelsstädten und den Barbareskenstaaten geschlossenen Handelsverträge, ist der, welchen die Pisaner im Jahre 1225 (622 der Hedschr.) mit dem Sultan von Aegypten schlossen. Eine italienische Uebersetzung dieses merkwürdigen in arabischer Sprache abgefassten Vertrages findet sich in dem interessanten Buche: *Della Decima e delle altre gravezze della moneta e della mercatura de' Fiorentini fino al Seculo XVI. Lisbona e Lucca 1765. 4. Tom. II.*

von mehreren unglücklichen Ereignissen raubte ihnen fast

---

pag. 198 ff. Der Sultan wird in dieser Uebersetzung Raril Emir Elmominin genannt. In dem sonderbar abgefassten Vertrage wird den mit ihren Waaren nach Alexandrien und Kairo kommenden pisanischen Kaufleuten Schutz und Sicherheit versprochen, es werden die Zollabgaben für die eingeführten Waaren bestimmt, und den Pisanern die freie Ausübung ihres Gottesdienstes in einer Kirche, und eigene Waarenlager in Aegypten zugestanden. — Einen Friedens- und Handelstractat zwischen Pisa u. Micus Seracinus, König von Africa u. Busa (*Buggea* in dem weiter unten angeführten in italienischer Sprache aufbewahrten Vertrage mit dem Sultan von Tunis genannt, ist das Begiaia Idrisi's u. das heutige Bugia. Vergl. darüber *Edrisii Africa ed. Hartmann p. 221 seq.*), vom Jahr 1230 theilt *Fl. dal Borgo, l. l. p. 210 ff.* mit. Als interessanten Beweis, wie das gemeinschaftliche Handelsinteresse zwei sonst einander so feindliche Völker verband, führen wir Folgendes aus demselben an: *Mercatores Pisanorum venientes in totam Africam, et in totam Terram nostram de Busa, et in toto Dominio predicti Michi, debent esse sani et salvi et securi ipsi et res eorum, quamdiu Pax durat et terminus pacis est triginta annorum. — Et Pisani debent habere Fonticum in Africa et Busia et nullus debeat ibi morari, nisi de voluntate nostra; et in quolibet Fontico debet fieri Ecclesia et Cemeterium, et in qualibet Civitate debetis habere balneum una die hebdomade et furnum proprium et ipsi de mercibus suis debent dare decimam et de Auro et Argento vigesimam. Et si aliqua navis frangeretur in terris dicti Regis, vel aliquod haberet impedimentum, homines navis possint ire in Villis et homines predicti Regis teneantur adjuvare Pisanos sine aliquo precio. — Et si aliqua navis eorum venderetur ab ipsis, non debet dari directum, et ipsi debent vendere his, qui haberent pacem nobiscum, et quod Pisani possint portare Mercimonia sua de quibus dederint directum, ubicunque voluerint in terris nostris. Et de naulo navium suarum non debent dare directum etc.* — Aehnliche Bedingungen werden in einem andern Friedens- und Handelstractate zwischen der Republik Pisa und dem Sultan von Tunis vom Jahre 1265 aufgeführt, in welchem den Pisanern auch in Bona und in allen andern Städten des Gebietes von Tunis eigene

alle Früchte dieser Verbindungen. Aus Konstantinopel werden sie vertrieben, als die Venetianer daselbst mit der Einführung der fränkischen Herrschaft einen grossen Theil der Stadt und den alleinigen Handel in derselben erhalten, ihre Verbindungen mit Aegypten und Afrika werden durch die kirchlichen Verbote des Verkehrs mit den Ungläubigen und später durch die Konkurrenz der Genueser und Venetianer gestört, und im westlichen Theil des mittelländischen Meeres wird ihr Handel immer mehr zu Grunde gerichtet durch die Kriege mit Genua und die immer wachsende Macht dieser eifersüchtigen Rivalin. Nur in den durch die Kreuzfahrer eroberten Häfen der Levante hatten die Pisaner mit Genua und Venedig glücklich konkurriren können, daher hatten sie auch, wie ihre dort erworbenen ausgedehnten Privilegien zeigen, dahin vorzugsweise ihre commercielle Thätigkeit gewendet, und deshalb empfing ihr Seehandel, als jene Häfen, nachdem sie wieder in die Hände der Sarazenen gefallen, ihnen verschlossen wurden, den empfindlichsten Schlag, von welchem er sich auch nie wieder ganz erholen konnte, selbst nicht durch die Handelsbegünstigungen, welche ihnen im Jahr 1291 der König von Cypern zum Ersatze für die in Syrien und Palästina verlorenen Handelsprivilegien ertheilte [103]). Im folgenden Jahrhunderte sinkt Pisa's Seehandel immer mehr durch die unglücklichen Kriege mit Genua, in welchen der Hafen von Pisa mehre Male zerstört wird; ihre Marine geht dadurch zu Grunde, sie verlieren eine überseeische Handelsfaktorei nach der anderen, und gegen Ende dieses Jahrhunderts hört Pisa

---

Magazine (*fontachi*) zugestanden werden. *Trattato di Pace e di Commercio tra Elmiro di Momino Re di Tunisi e la Repubblica Pisana, dell' anno 1265.* bei *Fl. dal Borgo. l. l. p. 213. ff.*

103) Urkunde bei *Fl. dal Borgo*, p. 145 ff.

ganz auf, eine Rolle unter den Handelsrepubliken Italiens zu spielen. An ihrer Stelle traten die Florentiner auf, deren überseeischer Handel aufgeblüht war mit dem Sinken des pisanischen und welche seit dem Anfange des funfzehnten Jahrhunderts und besonders nachdem sie durch Kauf von den Genuesen sich einen guten Hafen, den von Livorno, erworben hatten, einen sehr thätigen Antheil an dem Seehandel im mittländischen Meere nehmen, so dass wir hinfort von Florenz als von der Nachfolgerin Pisa's in der Entwickelung des Seehandels zu reden haben werden [104]).

Bleibendere Vortheile als den Marseillesen und den Pisanern brachten die Kreuzzüge den Venetianern und den Genuesen. Für diese wurde der durch dieselben erlangte Aufschwung ihres Seehandels und ihrer Marine Veranlassung, während derselben auch in anderen Ländern ihre Handelsverbindungen auszudehnen. Die Venetianer vernachlässigten über den hohen Gewinn, welcher ihnen durch die Unterhaltung der Verbindung zwischen Europa und den Kreuzfahrern im heiligen Lande, und durch die im letzteren Lande erhaltenen Privilegien wurde, nicht die Gunst der griechischen Kaiser und die Verbindungen, welche sie bereits in Konstantinopel angeknüpft hatten. Daher nehmen sie, obgleich sie, wahrscheinlich wegen ihrer lebhaften Theilnahme an den Kreuzzügen, von dem Kaiser Alexius Kränkungen in ihren Rechten erfahren hatten, doch die Parthei ihrer alten Bundesgenossen, als der Fürst von Antiochien, Boemund, im Jahr 1108 mit Hülfe pisanischer und genueser Flotten Feindseligkeiten gegen das griechische Kaiserreich

---

104) Vergl. *Della decima e delle altre gravezze, della moneta e della mercatura de' Fiorentini. Tom. II. p. 19 seq.*

unternahm und auch, in der Hoffnung, dass die Venetianer der vom Kaiser erlittenen Beleidigungen wegen neutral bleiben würden, die wichtige Hafenstadt Durazzo belagerte. Sie kommen dem Kaiser mit einer mächtigen Flotte zu Hülfe und stellen den Frieden wieder her [105]). Hiefür und für wiederholten Beistand gegen die normännischen Fürsten von Sizilien erhalten sie reichen Lohn. Der Kaiser bewilligt den Kirchen in Venedig bedeutende jährliche Geschenke; er befiehlt, dass alle Amalfitaner, welche in Konstantinopel und in anderen Theilen des Reiches Magazine und Läden hatten, an die Markuskirche in Venedig einen Tribut bezahlen sollten, er tritt den venetianischen Kaufleuten einen Theil der Vorstadt Pera mit allen Läden und Magazinen und der dazu gehörigen Rhede ab, bewilligt ihnen ausserdem noch anderen Grundbesitz in Konstantinopel, Durazzo und in anderen Städten der Romania, und was das Wichtigste war, Freiheit von allen Abgaben für ihren Handel im ganzen griechischen Reiche, und Exemption von der Jurisdiction der griechischen Gerichte [106]).

Nach Erlangung dieser Privilegien nahm der Handel der Venetianer nach Griechenland einen neuen Aufschwung. Es standen ihnen nun alle Häfen Griechenlands vom adriatischen Meere an bis zum schwarzen Meere offen, von denen ihnen bis dahin noch mehrere verschlossen gewesen waren [107]), und dies wirkte auch besonders belebend auf den Landhandel von Venedig aus nach Italien und Deutschland, welchen sie um diese Zeit

---

105) *Marin, Comm. de'Venez. P. III. p. 25–28.*

106) *Marin, l. l. p. 62 ff. — Annae Comnenae Alexiados Libro VI. ed. Pet. Possini. Venet. 1729. fol. p. 129. Caroli du Fresne Notae in Alexiadem, ibid. p. 61.*

107) *Marin. l. l. p. 66.*

auch durch vortheilhafte Verträge über die Binnenzölle mit Lothar III. sicher zu stellen wissen [108]). Die in Konstantinopel erlangten Begünstigungen und Besitzungen veranlassten viele venetianische Kaufleute, daselbst sich niederzulassen, und diese konnten die aus der ersten Hand gekauften orientalischen Waaren billiger nach Italien liefern als irgend eine andere Nation, so dass Venedig zugleich der Stapelplatz für diese Waaren und für die dafür aus dem Innern gelieferten Retouren werden musste.

Um diese Zeit schliesst Venedig auch einen vortheilhaften Handelstractat mit dem König von Sizilien, Wilhelm I., ab, in welchem den Venetianern Schutz und Sicherheit zu Lande und zu Wasser im ganzen Gebiete des Königs zugesichert und der Zoll für ihre Waaren bei der Ein- und bei der Ausfuhr auf die Hälfte des bis dahin bestandenen herabgesetzt wird [109]). Dieser Vertrag wird jedoch bald für die Republik sehr nachtheilig. Die Handelsvortheile, welche König Wilhelm in Sizilien den Venetianern bewilligt hatte, veranlasste sie, dem Kaiser Emanuel, der sie um Hülfe gegen Wilhelm anrief, dieselbe abzuschlagen und so ihre alten Verträge mit den griechischen Kaisern zu verletzen. Hierüber aufgebracht, erklärt der Kaiser der Republik den Krieg, vertreibt die in Konstantinopel ansässigen venetianischen Kaufleute und bewilligt den Genuesen Handelsprivilegien in Griechenland. Sobald der Doge von Venedig dies erfährt, untersagt er allen venetianischen Kaufleuten mit Griechenland zu verkehren, eine Maassregel, welche zeigt, von welcher Wichtigkeit der Handel damals schon war, da dies Verbot den Ema-

---

108) *Marin. l. l. p. 53.*

109) Die beiden Verträge vom Jahr 1175 sind angeführt bei *Marin, l. l. p. 201.*

nuel veranlasst, wieder Unterhandlungen anzuknüpfen und den venetianischen Kaufleuten wieder die griechischen Häfen zu öffnen [110]). Diese, begierig, den mehrere Jahre unterbrochenen Verkehr wieder anzuknüpfen, begaben sich nach erhaltener Erlaubniss von der Regierung, in grosser Anzahl und mit vielen Gütern nach Konstantinopel, welches sie aber bald zu bereuen hatten, denn Emanuel lässt i. J. 1172 unter nichtigem Vorwande alle Unterthanen der Republik ins Gefängniss werfen und alles Eigenthum derselben konfisciren. Vergebens sendet die Republik eine Gesandschaft an den Kaiser, sie wird von demselben aufs schändlichste behandelt. Eben so wenig richtet eine Flotte von 133 Galeeren aus, welche die Republik zur Rächung der ihren Unterthanen und ihren Gesandten zugefügten Beleidigung ausrüstet; die auf denselben ausbrechende Pest nöthigt sie nach Venedig zurückzukehren [111]). Die gefangenen Venetianer erhalten erst nach dem Tode Emanuels ihre Freiheit wieder und erst Alexius der dritte bewilligt ihnen im Jahr 1200 Entschädigung [112]) für die konfiscirten Güter und macht ihnen zugleich grosse Koncessionen [113]).

Diese Wiedererlangung ihrer alten Vorrechte in Griechenland war eben um jene Zeit von um so grösserer Wichtigkeit für ihren Handel, da gerade Konstantinopel

---

110) *Dandolo*, *Lib. IX C. 15. in Muratori*, *Script. Rer. It. T. XII. p. 291. 293.*

111) *Marin*, *l. l. p. 109–128.*

112) Diese versprochene Entschädigung soll anderthalb Millionen venetian. Zechinen betragen haben. *Marin l. l. p. 167. Tom. IV. p. 8.*

113) *Dandolo. l. l. p. 318. Marin l. l. pag. 310. ss.* Vergl. über die Privilegien, welche Isaac Angelus den Venetianern bewilligte, und die zwischen ihnen und dem Kaiser abgeschlossenen Traktate *Marin l. l. Lib. III. cap. IX* u. *pag. 282 ff.*

damals wieder der Hauptmarkt für die orientalischen Waaren geworden war. Denn seitdem die Verbindungen, welche von den italienischen Handelsrepubliken während der Kreuzzüge mit den Sarazenen in Aegypten und auch in Syrien besonders zur leichteren Erlangung jener Waaren angeknüpft worden [114]), einen empfindlichen Stoss durch das auf der dritten Lateranischen Kirchenversammlung gefasste Verbot gegen den Verkehr mit den Ungläubigen erhalten hatten, wendeten aller Blicke sich wieder nach Konstantinopel, um dort vortheilhafte Bedingungen zum Einkauf jener immer mehr begehrten Waaren, welche Konstantinopel noch über die Häfen des schwarzen Meeres beziehen konnte, zu erlangen. Bald jedoch hatte Venedig wieder Ursache sich über Verletzung seiner Rechte in Konstantinopel zu beklagen, indem Alexius III. im Widerspruch mit den den Venetianern bewilligten Privilegien den Pisanern Handelsbegünstigungen zugesteht, und vorzüglich, weil er die ihnen für die von Emanuel konfiscirten venetianischen Güter zugestandene Entschädigung nicht auszahlt. Dies und die damals oft von ihnen gemachte Erfahrung, wie wenig dem Worte der griechischen Kaiser zu trauen sey, veranlasst sie, eine günstige Gelegenheit, welche sich ihnen zur Rache darbietet, zu benutzen. Auf die Aufforderung des Pabstes zu einem neuen Kreuzzuge hatten sich eine grosse Menge Kreuzfahrer im nördlichen Italien eingefun-

---

114) Die italienischen Handelsstädte versäumten über die Hülfe, welche sie den Kreuzfahrern zur Eroberung der syrischen Häfen brachten, nicht den Handel mit denjenigen, welche noch in Gewalt der Sarazenen waren. Vgl. *Bernardi Thesaurii, de acquisitione Terrae Sanctae in Muratori, Tom. VII. p. 793. p. 800. Chronic. Pis. in Muratori, Tom. VI. p. 191. Caffaro, Annal. Genuens. l. l. p. 246.*

den, um sich in Genua und Pisa nach Palästina einzuschiffen. Da aber beide Republiken des Krieges wegen, welchen sie miteinander führten, keine Fahrzeuge liefern konnten, so schicken die Befehlshaber der Kreuzfahrer Abgeordnete nach Venedig, um mit dieser Republik über die Ueberfahrt zu unterhandeln, und schliessen im Jahr 1201 einen Vertrag, aus welchem wir hier die Hauptbedingungen mittheilen, weil sie einen Begriff von der damaligen Marine Venedigs geben [115]).

Der Doge verpflichtet sich, Schiffe zu stellen zum Transporte von 4500 vollständig bewaffneten Kriegern und eben so vielen Pferden, für 9000 Schildträger und 20000 Mann wohl bewaffnete Fusssoldaten, und dieselben mit Proviant auf ein Jahr auszurüsten. Für den Transport der Pferde muss der Doge so viele Usceerien (eigene zum Transport von Pferden eingerichtete Fahrzeuge) liefern, als nöthig erachtet werden. Alle diese versprochenen Fahrzeuge müssen innerhalb eines Jahres vom Feste der Apostel Petri und Pauli an gerechnet, segelfertig seyn. Der Doge verpflichtet sich ferner, den Verbündeten zur Verstärkung funfzig wohl ausgerüstete Galeeren zu liefern. Die verbündeten Fürsten versprechen dagegen für diese Ausrüstungen 85000 Mark Silbers kölnischen Gewichts in drei Terminen zu bezahlen, und alle durch Gewalt oder Convention zu machenden Acquisitionen den Venetianern zur Hälfte zu überlassen. Diese ungeheure Flotte läuft innerhalb der bestimmten Zeit unter dem Kommando des greisen Dogen Enrico Dandulo von Venedig aus. Zuerst wendet sie sich in Uebereln-

---

115) *Pactum Domini Balduini Comitis Flandrensis et Theobaldi Comitis Trecenensis et Lodovici Comitis Blesensis, fratrum, cum Domino Henrico Dandulo Duce Venetiarum pro passagio Terrae Sanctae* in *Danduli Chronicon, l. l. p. 313 seq.*

kunft mit den Kreuzfahrern nach Zara, welches in die Gewalt des Königs von Ungarn gekommen war, um diese Stadt wieder zu nehmen. Nachdem sie dies ausgeführt hat, wird sie nochmals von ihrem Ziele abgelenkt durch die Bitten des jungen Alexius Angelus, welcher den Schutz der Kreuzfahrer für seinen Vater, den Kaiser Isaac, anruft, welcher von seinem Verwandten Alexius entfernt und in's Gefängniss geworfen worden. Die Flotte steuert nach Konstantinopel und die Kreuzfahrer setzen den Usurpator ab. Allein die Nichterfüllung der beschwornen Versprechungen von Seiten der Griechen bewaffnen sie aufs neue gegen Konstantinopel. Die fränkischen Kreuzfahrer und die venetianische Flotte greifen die Stadt zugleich an, erobern sie durch Sturm und überliefern das für unüberwindlich gehaltene Byzanz der Plünderung im März des Jahrs 1204. Mit der Hauptstadt musste das ganze Reich fallen, daher konnten auch die Anführer der Armee und der Flotte, ohne die Eroberung der Provinzen zu unternehmen, gleich zur Theilung des Reiches schreiten. Eine halb aus Franken, halb aus Venetianern zusammengesetzte Commission übertrug die kaiserliche Würde dem Grafen Balduin und die zweite Würde, die des Despoten der Romania, dem Dogen von Venedig [116]). Als Antheil an dem eroberten Lande erhielten die Venetianer die Theile, welche für ein handeltreibendes Volk den grössten Werth hatten. Sie bekamen die Vorstadt Pera, welche unter die unabhängige Autorität eines Bailo oder Podesta gestellt wurde, alle Küstenplätze vom Hellespont bis zum ionischen Meere, einen grossen Theil Morea's, welcher damals den Sitz blühender Manufacturen, besonders in Seide war, die Inseln Korfu, Kandia, einen Theil

---

116) *Marin. Tom. IV. p. 63 seq. Dandulo, l. l. p. 330. 331.*

von Negroponte und viele kleinere Inseln im Archipelagus; so dass sie nun eine Kette von Militär- und Handelsposten anlegen konnten, welche sich vom adriatischen Meere an bis nach Konstantinopel erstreckte [117]. Diese Erwerbungen waren in Bezug auf den Handel Venedig's besonders in zwei Beziehungen von grosser Bedeutung, einmal dadurch, dass ihre Stellung in Konstantinopel ihnen den alleinigen Vertrieb der Erzeugnisse des Orientes, für welche damals jene Stadt wieder ein Hauptmarkt geworden, von dort nach dem westlicheren Europa in die Hände gab, und zweitens, weil sie aus ihren Besitzungen in Morea, welches damals der Sitz blühender Seidenmanufakturen war, nun die kostbaren Seidenwaaren, nach welchen die Nachfrage immer mehr stieg, nicht allein aus der ersten Hand erhielten, sondern daselbst auch deren Anfertigung so genau kennen lernten, dass sie nach dem Muster der griechischen Seidenfabriken bald welche in Venedig anlegen konnten, deren rasches Aufblühen der Republik eine neue Quelle des Reichthums und des Handels wurde. Ausserdem aber eröffnete ihnen jetzt ihre Stellung im griechischen Reiche den freien Zugang zum Handel im schwarzen Meere, so dass sie jetzt die Herren desselben werden. Dieser Handel war aber damals von grosser Bedeutung, denn aus den Häfen des schwarzen Meeres wurde Konstantinopel nicht allein mit Getreide [118], sondern auch mit den Waaren versorgt, welche diese Stadt zu dem Empo-

---

117) *Dandulo, l. l. p. 328 ff. Marin. Sanuto Vite dei Duchi di Venezia in Muratori Script. Rer. It. Tom. XXII. p.* 532. Vergl. über die Einführung eines Kolonialsystemes in den neuen Besitzungen, Heeren, Folgen der Kreuzzüge. *p. 359 ff. Marin l. l. cap. VII—X.*

118) *Marin, l. l. p. 121.*

rium machte, zu welchem Zutritt zu erhalten die italienischen Handelsrepubliken immer die grössten Anstrengungen gemacht hatten, nämlich mit den Gewürzen, Specereien und Manufakturwaaren des Orientes und den kostbaren Pelzwerken des Nordens [119]). Deshalb wenden die Venetianer jetzt auch besonderes Augenmerk auf diesen Handel, sie gehen Handelsverträge ein mit den Kaisern von Trapezunt und den Königen von Armenien [120]), sie knüpfen Verbindungen an mit den Mongo-

---

119) *Formaleoni, Storia della navigat. e dell commerz. del Mar Nero. Tom. II. p. 33 ff.*

120) *Marin, l. l. p. 144 et p. 155—157.* Marin führt nach Urkunden zwei Handelsverträge der Venetianer mit den Königen von Armenien an, den ersten schon aus d. J 1201 mit dem Könige Leo II. durch den venetianischen Gesandten Jacobo Bodoaro, den anderen mit dem Könige Haytho I. (von Marin irrthümlich Isone genannt; vergl. *St. Martin, Not. et Extr. Tom. XI. p. 103*) durch Pietro Dandulo im J. 1245 als Bestätigung des ersten abgeschlossen. Diese Verträge waren wichtig nicht sowohl wegen des Handels mit dem schwarzen Meere, wie Marin meint, denn das Gebiet der Könige von Armenien um jene Zeit umfasste nur Cilicien und einige Theile von Klein-Armenien und Syrien und berührte nicht das schwarze Meer; sondern für den Handel mit dem Orient über Tauris, welcher durch das Gebiet der armenischen Könige ging, indem die italienischen Kaufleute ihre Waaren nach dem Hafen von Ajazzo (Ayas, Giazza), das alte Issus, brachten, welcher dem Könige von Armenien gehörte. Der berühmte Reisende Marco Polo bezeugt (*de reb. Orient. L. I. c. XI. p. 11*), dass zu seiner Zeit (i. J. 1271) alle italienischen Kaufleute, welche nach dem Orient handeln und in das Innere des Landes eindringen wollten, sich zuerst nach dem Hafen von Giazza begaben. Man darf hieraus jedoch nicht zu viel für die damalige Bedeutung dieses Handelsweges mit dem Oriente schliessen, wie es mir Hr. de Saint-Martin in seiner gelehrten Abhandlung über die Handelstractate Genua's mit den Königen von Armenien im dreizehnten Jahrhunderte (*Notices et Extr. des Manuscr. d. l.*

len [121]), und wahrscheinlich ward um diese Zeit ihres Alleinhandels im schwarzen Meere von ihnen auch die Handelsfaktorei in Tana an der Mündung des Dons, dem jetzigen Asow, gegründet, woselbst schon vor Alters ein Hauptpunkt des Verkehrs zwischen den Griechen und den Sarmaten gewesen war [122]). Ueber diese in Griechenland und im schwarzen Meere den Venetianern eröffneten glänzenden Vortheile für die Erweiterung ihres Seehandels vergassen sie jedoch eben so wenig Verbindungen mit sarazenischen Häfen anzuknüpfen, wie sie es, wie wir oben gesehen haben, versäumten, von den christlichen Fürsten in Syrien und Palästina Handelsprivilegien zu erwerben. Die Handelsverbindungen, welche sie schon früher mit syrischen Häfen angeknüpft hatten, wurden freilich anfangs durch die Kreuzzüge unterbrochen, aber noch während der Dauer derselben verkehrten christliche Kaufleute Italiens, obgleich sie in den im Besitze der Kreuzfahrer befindlichen Häfen die

---

Bibl. du Roi. T. XI. p. 97 ff.) zu thun scheint. Denn wahrscheinlich will M. Polo nur von venetianischen Kaufleuten reden, die Genuesen hatten zu seiner Zeit den blühenden Handel im schwarzen Meere in Händen, von wo sie leichter mit dem Inneren Asiens verkehren konnten (Vgl. Hüllmann, Städtewesen im Mittelalter. Th. I. S. 114), als über Giazza und auf dem langen Landwege durch Armenien, auf welchen die Venetianer zur Zeit des M. Polo angewiesen waren, nachdem ihnen i. J. 1261 das Monopol des Handels im schwarzen Meere von den Genuesen entrissen worden war. Vergl. über Ajazzo noch *Abulfeda, Tab. Syriae ex edit. J. B. Koehleri, Lips. 1786. p. 132.*

121) Dies geht hervor aus den Reisen des Nicolo Polo und seines Bruders Maffio i. J. 1250, deren Marco Polo, der Sohn des Nicolo, erwähnt. Vergl. *Il Milione di Marco Polo, public. dal Conde Baldelli Boni T. I. p. 1 ff.*

122) *Heeren, l. l. p. 362. Formaleoni, l. l. p. 34. Strabo, Geograph., lib. XI. ed. Casaubon. Lutet. Paris. 1620 p. 492 ff.*

ausgedehntesten Handelsbegünstigungen genossen, doch schon wieder mit denen, welche in der Gewalt der Sarazenen waren [123]). Als die Venetianer das von den Kreuzfahrern in Palästina eroberte Land nach und nach wieder verloren gehen sehen, beeifern sie sich, ihre Handelsverbindungen mit den Sarazenen wieder fester zu knüpfen, und je mehr sie für ihre Besitzungen zu fürchten anfangen mussten, desto mehr nimmt ihr direkter Handel mit den Ungläubigen zu. Seit dieser Zeit richten sie ihr Augenmerk darauf, diesen Handel durch Bündnisse zu schützen. Im Jahre 1219 schliessen sie durch Vermittlung ihres Podesta in Konstantinopel einen Freundschafts- und Handelstraktat mit dem Sultan Saladin von Iconium, in welchem ältere Verträge bestätigt werden [124]). Durch diesen Vertrag wurde den Venetianern erlaubt, im ganzen Gebiete des Sultans ungehindert ihre Waaren zu verkaufen und einzukaufen gegen eine Abgabe von zehn Procent, wie in einem früheren Vertrage bestimmt worden war. Von dieser Abgabe waren Federn, Edelsteine, verarbeitetes und unverarbeitetes Gold ausgenommen. Bei Schiffbrüchen versprachen die Venetianer und die Unterthanen des Sultans sich gegenseitig zu helfen und zu schützen. Wenn ein venetianisches Schiff an den dem Sultan gehörigen Küsten von

---

123) *Bernardi Thesaurii liber de acquisitione Terrae Sanctae in Muratori Script. Rer. Ital. T. VII. p. 793.*

124) Ikonium, das heutige Koniah, war die Hauptstadt der seldschuckischen Sultane, welche die verschiedenen turkomanischen Stämme, die von der Bucharei aus über Persien nach Kleinasien sich verbreitet hatten, sich tributär gemacht hatten und unter dem Namen der Sultane des Landes Rum einen grossen Theil Armeniens beherrschten. J. v. Hammer, Geschichte des Osmanischen Reiches Th. I. p. 20—40. u. p. 567—571. *Marin, l. l. p. 250. ff. Dandulo, l. l. p. 341.*

einem fremden Feinde angegriffen würde, so sollte es von den Unterthanen des Sultans beschützt und vertheidigt werden. Streitigkeiten zwischen Venetianern und andern lateinischen Nationen, z. B. Pisanern, sollten von den Geachtetsten unter den Venetianern gerichtet werden, ausgenommen die Fälle über Verwundungen und Mord und im allgemeinen alle Criminalverbrechen, über welche die Entscheidung dem Sultan vorbehalten wurde. Die Venetianer verpflichten sich ihrerseits, Reciprocität gegen die Unterthanen des Sultans in ihrem Staate zu üben. Im Jahr 1229 schliessen sie einen Handelstraktat mit dem Sultan von Aleppo, aus welchem hervorgeht, dass sie schon früher in Handelsverbindungen mit jenen Ländern gestanden hatten [125]). Es wird darin den venetianischen Kaufleuten Sicherheit durch das ganze Gebiet des Sultans und die Freiheit zugestanden, Waaren aller Art überall in demselben zu verkaufen und zu kaufen. Der Sultan übernimmt die Verpflichtung, die Venetianer beim Ein- und Verkauf in ihren Rechten zu schützen, damit dieselben desto lieber mit ihren Waaren in seine Staaten kommen möchten [126]). Für die Waaren, welche die Venetianer ein- und verkaufen, so wie für die, welche sie von Venedig einführen, sollen sie sechs Prozent vom Werthe bezahlen, ausgenommen sind davon die Baumwolle und einige andere Waaren, welche per Kameel- oder Eselslast versteuert werden, von diesen wird die Steuer auf die Hälfte der bis dahin

---

125) *Marin, l. l. T. IV. p. 246 ff.*

126) *Et hoc facio ut supradicti mercatores in meis libentius veniant partibus cum mercimoniis suis,*" heisst es in diesem: *Pactum Domini Melechalis, Soldani de Adalappo, quod fecit Glorioso Domino Jacobo Theupolo inclito Duci Venetiae*, aus welchem Marin a. a. O. Auszüge mittheilt.

bestandenen heruntergesetzt. Es wird den Venetianern in Aleppo ein eignes Quartier, ein Gerichtshof und ein Bailo gestattet, welcher allein Recht zu sprechen hat in allen Civil- und Criminalsachen unter Venetianern. Am Montage einer jeden Woche soll der Emir zu Gericht sitzen, um in Sachen von Venetianern gegen einen jeden Anderen zu entscheiden. Wenn Venetianer Seeräuberei oder anderen Raub begehen sollten, so sollte den Kaufleuten ihrer Nation daraus kein Schaden entstehen.

Auch mit Afrika knüpfen die Venetianer um diese Zeit engere Handelsverbindungen an, wie dies aus einem Handelstraktat hervorgeht, welchen die Republik im Jahr 1251 mit dem Sultan von Tunis abschliesst: Der Sultan bewilligt ihnen in seinen Staaten Handelsfaktoreien, welche durch von dem Dogen von Venedig eingesetzte Konsuln verwaltet werden, eigene Bäder und Oefen, und Begünstigungen bei den Zöllen von ihren eingeführten Waaren [127]). Die Verbindungen, in welche Venedig früher schon mit Aegypten getreten war, wurden ebenfalls während dieser Zeit nicht abgebrochen, zumal die Venetianer durch ihre Herrschaft im schwarzen Meere das Monopol für einen Handelsartikel hatten, welcher schon früher und auch während der Kreuzzüge nach Aegypten in bedeutender Menge eingeführt wurde. Es ist dies der Handel mit Sklaven aus den Ländern des schwarzen Meeres, besonders aus Cirkassien, welcher, obgleich häufig von den Päpsten und dem venetianischen Gouver-

---

127) *Pax sive concordia facta inter Dominum Mar. Maurocenum et Mirum Boabditem Soldanum Barbariae in Civitate Tunixi* (Emir Abu-Abd-allah mit dem Beinamen Mostanser-billah, welcher zur Zeit des Kreuzzuges Ludwigs des heiligen in Tunis regierte, s. *de Guignes*, *Histoire des Huns*, *T. 1. P. 1. p. 386.*) *per manum Philippi Juliani ejusdem Domini Ducis Legati.* Angeführt von *Marin*, *l. l. p. 280.*)

nement verboten, doch immer gleich lebhaft geblieben ist [128]). Dass die Republik dem Handel mit Aegypten trotz ihrer günstigen Stellung in Konstantinopel eine besondere Aufmerksamkeit widmet, geht aus einem Handelstraktat hervor, welchen sie im Jahre 1238 (636 der Hedschra) mit dem Sultan Melechelladel (Melic-aladel Seif-eddin Abubekr) schliesst [129]). Dieser Vertrag be-

---

128) *Marin, l. l. p. 263.*

129) Dies ist einer der merkwürdigsten und ausführlichsten Handelsverträge, welche wir aus jener Zeit besitzen, und deshalb theilen wir die Hauptartikel desselben, welche von der Republik gefordert und vom Sultan entweder bewilligt oder verworfen werden, mit. Die Republik fordert: 1. Sicherheit für jeden Venetianer, seine Person, sein Eigenthum und seine Schiffe bei der Ankunft, bei der Abreise und während des Verweilens im Lande des Sultans. 2. Abschaffung des Gebrauchs, von den durch die Venetianer verkauften und gekauften Waaren ein Viertheil als Abgabe zu erheben. 3. Wenn der Käufer einer Waare dieselbe nicht dem Kontract gemäss erhält; so wird das Geschäft dadurch rückgängig gemacht. 4. Der Käufer, welcher noch Geld auf die gekaufte Waare schuldig ist, darf sich von dem Geschäfte nicht zurückziehen, Streitigkeiten darüber werden nach dem Rechte des Landes entschieden. 5. Der Käufer darf die in Auctionen in der Duane gekauften Waaren nach beendigter Versteigerung in der Duane lagern lassen, oder sie in Empfang nehmen, um sie in der Stadt zu verkaufen. 6. Wenn ein Venetianer etwas schuldig bleibt, so darf dafür kein anderer, als der Schuldner selbst in Haft genommen werden. 7. Wenn ein Venetianer stirbt und ein Testament hinterlässt, so soll dies gültig seyn, lässt er kein Testament zurück, so sollen die am Orte befindlichen venetianischen Konsuln seinen Nachlass in Empfang nehmen und seinen Verwandten übergeben. 8. Streitigkeiten eines Venetianers mit einem Christen sollen vor dem venetianischen Konsul entschieden werden, über Streitigkeiten zwischen Venetianern und Sarazenen hat das Landesgericht zu entscheiden. Diese acht Forderungen werden vom Sultan durch die Formel *et sic de hoc respondimus* bewilligt. — 9. In den beiden venetianischen Faktoreien soll Keiner als die

weist, dass der Handel Venedig's mit Aegypten damals schon seit längerer Zeit im regelmässigen Gange gewesen

---

beiden Inspektoren (*fonticarii*) richten und die Aufsicht führen dürfen, auch sollen diese das Recht haben, die Faktoreien zu schliessen und zu öffnen, wie es ihnen gefällt. Hierauf antwortet der Sultan, dass es damit nach dem Gebrauch und der Sitte, wie sie zu allen Zeiten gewesen, gehalten werden sollle, welches anzuzeigen scheint, dass die Forderung verworfen worden. 10. Die Venetianer haben den ausschliesslichen Gebrauch einer Kirche und eines Bades. 11. Bei Schiffbrüchen sollen den Personen und dem Eigenthum der Venetianer Schutz und Sicherheit gewährt werden. 12. Wenn der Kaufmann für die gekaufte Waare die Abgabe bezahlt hat, so braucht er darüber keinen weiteren Schein, als den nach Gebrauch und Sitte erforderlichen. 13. Die Venetianer dürfen, wie es Sitte und Gebrauch gewesen, in ihre Faktoreien Wein einführen. 14. Wenn einem Venetianer ein Unrecht zugefügt worden, so darf er deshalb frei beim Sultan reclamiren. 15. Für Perlen, alle Arten von Edelsteinen, Pfeffer, Kürschnerwaaren (*de variis et de grisis*, *cf. du Cange Glossar. ad script. med. et inf. latin. s. voc. grisum*) und alles Pelzwerk brauchen nur die im Zolltarif bestimmten Abgaben bezahlt zu werden (auf diesen Artikel scheint der Sultan nicht geantwortet zu haben). 16. Die venetianischen Schiffer haben für die Waaren, welche sie verkaufen, den Zoll zu erlegen, für die unverkaufte Ladung brauchen sie jedoch nichts zu bezahlen und sie können dieselbe frei weiter führen, wohin sie wollen. 17. Die Schiffe dürfen durch ihre eigenen Barken gelöscht und geladen werden. 18. Die Venetianer dürfen öffentliche Versteigerungen (*Caliga*, s. darüber *Silv. de Sacy* in den *Not. et Extr. d. l. Bibl. du Roi, Tom. V. XI. p. 23.* Anmerk. 4.) halten, ohne dafür mehr als die hergebrachten Abgaben zu bezahlen. 19. Sie brauchen den Zollbeamten ausser dem bestimmten Zoll für die Waaren nichts zu bezahlen. 20. Die Venetianer dürfen bei der Duane einen Schreiber zur Aufsicht über die venetianischen Waaren anstellen. 21. Den Venetianern, welche eine Sache beschwören sollen, darf keine Gewalt angethan werden, sondern sie sollen mit Achtung und allen Ehren behandelt werden. 22. Die Beamten der Duane müssen über den

war, was um so merkwürdiger ist, da Venedig damals in Konstantinopel und in den Häfen des schwarzen Meeres offene Märkte zur Erlangung der Waaren des Orients, deretwegen der Handel mit Aegypten hauptsächlich von Bedeutung war, hatte. Dass aber deshalb der Handel zwischen Aegypten und Venedig in der Folge noch viel wichtiger werden musste, als die Genuesen das Monopol des Handels in Konstantinopel und im schwarzen Meere für längere Zeit erhielten, ist leicht einzusehen, auch zeigen dies die im folgenden Jahrhunderte von der Republik mit dem Sultan von Aegypten abgeschlossenen Handelstraktate, von denen weiter unten die Rede seyn soll.

Es war natürlich, dass durch die Erweiterung, welche der Seehandel der Venetianer durch die Stellung,

---

bezahlten Zoll quittiren. 23. Die Venetianer dürfen gegen Erlegung der gebräuchlichen Abgabe Gold in der Münze prägen lassen. 24. Die gekauften Waaren dürfen in die Magazine, in die Schiffe oder wohin der Käufer will, gebracht werden. 25. Keiner darf den Venetianern Waaren aufdringen, denn sie haben Freiheit, dieselben zu kaufen, wo sie wollen. 26. Die Venetianer bezahlen für ihre Waaren den Zoll, welcher gebräuchlich war zur Zeit des Malechalchem (dies ist der Sultan Almelic alcamel, Vater und Vorgänger des Almelic-aladel Seif-eddin, mit welchem dieser Vertrag abgeschlossen wurde). Der Traktat endet folgendermaassen: *Quod Dux Venetus lo alto et magnus Princeps debeat facere stridare in terra Venetiarum, quod non debeant exire in curso ad capiendum nullum Saracenum de Soldano Babiloniae, et quod omnes Veneti sciant ista capitula. Et hoc fuit scriptum a diebus quatuordecim de mense Novembris anno Machometi 636 sexcentesimo triginta sex.*" — Marin, *Storia del Comm. de' Venez. P. VI. pag. 337. Documento VI. Tom. IV. pag. 263 ff.* Vergl. Depping, *Hist. du Comm. du Levant. T. II. p. 114.* Beide setzen irrthümlich diesen Vertrag in das Jahr 1263. Vergl. *Silv. de Sacy* in den *Notic. et Extr. d. l. B. du Roi Tom. XI. p. 33.*

welche sie in Griechenland und im schwarzen Meere in der Zeit, von welcher wir hier reden, erhalten hatten, auch direkt auf ihren Landhandel von Venedig aus wirken musste. Venedig musste dadurch das reichste Emporium gerade für die Waaren werden, nach welchen die Nachfrage damals im westlicheren und nördlicheren Europa immer mehr stieg, weil ihre Kenntniss und der Geschmack dafür eben durch die Kreuzzüge, welche in ganz Europa eine neue Art des lebendigen inneren Verkehrs hervorbrachten, immer allgemeiner verbreitet wurden. Zwar wurde von den Venetianern ein grosser Theil dieser Waaren von Venedig wieder seewärts ausgeführt, allein ein nicht unbedeutender Theil ging auch ohne Zweifel zu Lande nach Oberitalien, Frankreich und besonders nach Deutschland [130]). Diesen Verkehr zu schützen und zu befördern schliessen die Venetianer häufig neue Verträge mit den italienischen Städten und den Kaisern, in welchen sie sich ihre alten Privilegien über den Binnenhandel bestätigen lassen. Padua, Treviso, Bologna, Mantua, Ravenna bewilligen den Venetianern günstige Bedingungen für ihren Einfuhr- und Transitohandel [131]). Im Jahre 1209 erhalten sie Bestätigung ihrer alten Conventionen über den Landhandel vom Kaiser Otto IV. und im Jahre 1220 erwirken sie dasselbe von Friedrich II. [132]). Auch in Aquileja, welches für den Handel nach Deutschland besonders wichtig war, erwerben sie sich ausgedehnte Handelsbegünstigungen [133]).

---

130) Dekret des grossen Rathes über diesen Handel vom Jahr 1272. bei *Marin Tom. V. p. 295.*

131) Siehe die Verträge mit diesen Städten bei *Marin, T. IV. p. 208 — 218.*

132) *Marin, l. l. p. 201 ff.*

133) *Marin, l. l. p. 204 ff.*

Dass namentlich der Handel zwischen Venedig und Deutschland damals besonders blühend gewesen, beweisen auch die Einrichtungen, welche in Venedig für die deutschen Kaufleute bestanden. Diese hatten daselbst eigene Magazine und Quartiere (*Fondaco dei Tedeschi*), welche von solcher Bedeutung waren, dass bald aus dem grossen Rathe drei Nobili eigens zu Aufsehern über dieselben (*Visdomini al Fondaco*) gewählt wurden [134]). Ehe wir jedoch zeigen können, wie dieser Handel in der Folge sich immer bedeutender gestaltete, müssen wir uns zuvor nach Genua zurückwenden, welches während der Zeit, in welcher Venedig, wie wir gesehen haben, die entschiedene Herrschaft des Handels im schwarzen Meere und im östlichen Theile des mittelländischen Meeres erhalten hatte, dieselbe Stellung im westlichen Theile dieses Meeres sich erwarb.

Wir haben schon des thätigen Antheils erwähnt, welchen Genua seit der Eröffnung der Kreuzzüge an den Expeditionen nach Syrien und Palestina nahm, und haben es auch bereits angedeutet, wie durch die Handelsbegünstigungen, welche die Republik für diese Theilnahme daselbst gewann, ihr eigentlich zuerst der Weg zum Handel mit der Levante eröffnet wurde, welchen bis dahin Venedig fast allein in Händen gehabt hatte. So bedeutend aber auch die Vortheile waren, welche ihre Theilnahme an den Kreuzzügen ihrem Seehandel brachte, so versäumten sie doch darüber nicht, auch noch sonstige Verbindungen zur Belebung desselben anzuknüpfen. Schon früher hatten sie deshalb ihre Augen nach Konstantinopel gerichtet, und jetzt, wo sie die Wichtigkeit des Handels mit den Waaren nach denen in

---

134) *Marin, l. l. p. 203.* Vergl. Hüllmann, Städtewesen des Mittelalters, Th. 1. p. 346 ff.

Europa die Nachfrage immer mehr stieg, aus eigner Erfahrung noch höher zu schätzen gelernt hatten, wenden sie sich aufs Neue nach dieser Stadt, welche damals noch immer der Hauptmarkt für diese begehrten Artikel war. In der That gelingt es ihnen nun auch dort, wo sie jetzt, im Bewusstseyn ihrer grossen Seemacht in den syrischen Gewässern, und deshalb mehr geachtet als früher, dreister auftreten konnten, von den griechischen Kaisern einige günstige Handelsbedingungen zu erhalten. Bald jedoch mussten sie einsehen, dass sie dort nicht mit den Venetianern, welche ihrer maritimen Stellung nach, und wegen ihrer alten Verbindungen und Verträge mit den griechischen Kaisern daselbst entschieden den Vorrang vor allen anderen fremden handeltreibenden Nationen hatten, nicht konkurriren konnten, und dass sie dazu berufen seyen, nach einer anderen Seite hin ihre ganze Thätigkeit zu wenden. Ihrer geographischen Stellung nach und ihrer Verhältnisse zu Pisa wegen waren sie natürlich auf die Ausbildung ihrer Herrschaft über den westlichen Theil des mittelländischen Meeres angewiesen, und auf die Lösung dieser Aufgabe wenden sie von nun an ihre ganze Aufmerksamkeit. Es gelingt ihnen hier, zwar erst nach ungeheuren Kämpfen, ihre gefährlichen Nebenbuhler, die Pisaner immer mehr vom Handel mit den an diesem Theile des mittelländischen Meeres gelegenen Ländern zu verdrängen, so dass sie nun immer entschiedener ihre Kräfte gegen die Sarazenen, welche jene Gewässer durch ihre fortgesetzten Seeräubereien unsicher machten, wenden konnten. Seit dem Jahre 1134 bekämpfen sie planmässig und mit Erfolg diese damals so mächtigen Seeräuber [135]). Besonders ge-

---

135) *Uberti Folietae, Hist. Genuensium Lib. I.* in *Graevii Thesaurus Historiar. Italiae Tom. I. p. 253.*

fährlich waren ihrem Seehandel die Räubereien der maurischen Bewohner Spaniens. Diese zu demüthigen rüsten sie im Jahre 1145 eine mächtige Flotte aus. Zuerst wenden sie sich nach den balearischen Inseln, einem der Hauptschlupfwinkel dieser Seeräuber, erobern mehrere dieser Inseln, rächen sich durch Plündereien für den ihnen zugefügten Schaden, und gehen darauf nach den Küsten des Königreichs Granada, woselbst sie die wichtige Hafenstadt Almeria angreifen und deren Einwohner zur Zahlung eines bedeutenden Tributs zwingen [136]). Schon seit dem Anfange dieses Jahrhunderts hatte Genua Handelsverbindungen mit Barcelona, der wichtigsten Handelsstadt Spaniens, angeknüpft. Im Jahr 1127 schliesst die Republik einen Handelstraktat mit dem Grafen Raimund Berenguer III., in welchem zur Beseitigung einiger über die Schifffahrt genuesischer Fahrzeuge nach spanischen Häfen entstandenen Differenzen bestimmt wird, dass jedes genuesische Schiff, welches in einen Hafen an der spanischen Küste von Nizza bis nach Cabo de Tortosa an der Mündung des Ebro einliefe, in Barcelona oder in San Felice de Guixols eine Abgabe von zehn Maravedis bezahlen solle, wofür der Graf den venetianischen Kaufleuten für ihre Person und ihr Eigenthum Schutz und Sicherheit zusagt [137]). Das

---

136) *Folieta, l. l. p. 254. Conde, Hist. de la Dominat. des Arabes et des Maures en Espagne T. II. p. 398.*

137) Urkunde aus dem Archiv von Barcelona, mitgetheilt in *Capmany, Mem. hist. sobre la marina, commercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona. Tom. IV. Collec. diplom. No. I. „Convenit S. Januensis Episcopus et Consules ac Populus praedicto Comiti — quod de unaquaque navi Ispaniam eunte, donent illi aut hominibus Barchinonae per eos censum, scilicet X mohabatinos in Barchinona, aut in Sancto Felice de Gixols; de illis videlicet navibus quae ceperint terram à Nicia usque caput Tortuosae, et sint securae in potestate Comitis.“ etc. . .*

gemeinschaftliche Interesse verbindet die Genuesen im Jahre 1147 mit dem Grafen Raymund Berenguer IV. gegen die Mauren des südlichen Spaniens. Der Graf verspricht den Genuesen ein Drittheil der Städte und Oerter, welche sie erobern würden, und befreit sie von allen Hafenabgaben, Landungszoll und Ankergelde in allen Häfen von der Rhone gegen Westen, wogegen die Genuesen sich verpflichten, dem Grafen beizustehen in seinem beabsichtigten Kriegszuge gegen die Mauren, vom Ebro bis nach Almeria keine Stadt und kein Kastell zu belagern, ohne die Erlaubniss des Grafen, wenn aber innerhalb dieser Gränzen eine Stadt oder ein Kastell durch sie erobert werden sollte, zwei Drittheile davon dem Grafen zu überlassen, und endlich den Unterthanen desselben in ihrem Gebiete zur See und zu Lande Schutz und Sicherheit zu gewähren und dieselben in ihren Häfen von allen Abgaben zu befreien [138]). Die verbündeten

---

138) Die beiden im Archiv zu Barcelona befindlichen Verträge sind mitgetheilt von *Don Mart. Fernand. de Navarrete* in seiner *Disertacion hist. sobre la parte que tuviéron los Españoles en las guerras de ultramar o de las cruzadas y como influyeron estas expediciones en la extension del comercio maritimo*; in den *Memorias de la Real Academia de la historia de Madrid, Tom. V. p. 37 seq. Apendice, numero I y II.* „*Et habeatis libere et sine omni gravamine tertiam partem civitatum atque locorum cum eorum pertinentiis quas vel quae nos similiter ceperimus aut mihi vel vobis sese reddiderint. — Et in omnibus illis civitatibus quas ego acquisiero, in quibus tertiam partem non debetis habere, habeatis unam ecclesiam cum tanto honore et domibus unde quinque clerici possint honorifice vivere et habeatis unum fornum et unum balneum et unam alfundaecam* (ist dasselbe, was in anderen Urkunden dieser Zeit als *funda*, *fundicus*, *fundacus*, *fundacum* vorkommt, ein aus dem Arabischen aufgenommenes Wort, welches in die italienische Sprache als *fondaco* übergegangen ist, und ein eingeschlossenes Quartier bedeutet, in welchem der Konsul einer fremden Nation und

Flotten erobern im Jahre 1147 Almeria [139]), und darauf im folgenden Jahre, nachdem die Genuesen eine neue Flotte von 63 Galeeren und 163 kleineren Fahrzeugen von Genua herbeigeholt hatten, die wichtige Stadt Tortosa. Dem Vertrage gemäss erhalten die Genuesen einen Drittheil der Stadt und ausserdem zwei Drittheile einer in der Mündung des Ebro gelegenen Insel, welche Besitzungen sie jedoch im Jahre 1153 wegen der Umständlichkeit der Regierung derselben dem Grafen Raimund für eine bedeutende Summe verkaufen, mit der Bedingung, dass kein genuesischer Unterthan für ewige Zeiten in Tolosa irgendwelche Abgaben zu bezahlen brauche, dass der Graf und seine Nachkommen jährlich der Kathedrale in Genua ein gewisses Geschenk mache, und jedem Genuesen die Freiheit gestatte, sich in Tortosa niederzulassen, daselbst Grundbesitz zu erwerben

---

die Kaufleute derselben wohnten, und welches zugleich ihre Magazine, welches Wort auch arabischen Ursprungs ist, ihre Läden, oft auch noch eine Kapelle oder Kirche, ein Bad, einen Backofen, eine Schenke, Fleischerhallen und einen Fischmarkt einschloss. [Vergl. Convention der Venetianer mit Ludwig dem Heiligen in *Leibnitz*, *Codex jur. gent. diplomat.* Urkunde No. 16.] Golius erklärt das arabische *Fondoqon: publicum mercatorum hospitium ubi cum suis mercibus versantur.* Es hat sich auch im Portugiesischen in der Form *alfandega*, [spanisch *aduana*], das Zollhaus, das Gebäude, in welchem die zu verzollenden Waaren lagern und nachgesehen werden, erhalten. Vergl. *Muratori*, *Dissert. sopra le Ant. Ital. T. I. Dissert. XXVI. p. 464. T. II. Dissert. XXXIII. p. 236.* u. *Depping*, *Hist. du Comm. du Levant. T. II. p. 47.*) *de melioribus et gardinum bonum et in omni terra mea quam habeo et deinceps acquisiero salvi et securi eritis vos et homines vestri districti cum rebus vestris. Nullum enim portaticum neque pedaticum aeque ribaticum dabitis in tota terra vel mari a Rhodono usque in occidentem.*“ —

139) Conde, *Hist. des Maures en Espagne II. p. 398.*

und denselben wieder zu veräussern [140]). Solche Begünstigungen mussten natürlich den Handel Genua's nach Spanien sehr beleben, zumal ihnen jetzt auch durch Eroberung des Hauptsitzes der maurischen Seeräuber in Almeria der Zugang zur Meerenge von Gibraltar und zu den Häfen des atlantischen Oceans eröffnet worden war. Es gelingt ihnen immer mehr, die Pisaner von dem Handel nach Spanien auszuschliessen [141]), so dass sie bald entschieden das Uebergewicht vor allen anderen Nationen in diesem Theile des mittelländischen Meeres erhalten. Im Jahre 1149 schliessen sie einen Friedens- und Handelstraktat mit dem maurischen Könige von Valencia Abu-Abd-allah Muhammed, in welchem den Genuesen Schutz und Sicherheit im Gebiete des Königs bei ihrem Ein- und Verkaufen zugesagt wird, gegen die Verpflichtung, dass die in Almeria und Tortosa ansässigen Genuesen den Unterthanen des maurischen Königs keine Beleidigung zufügten. Der König bewilligt ausserdem den Genuesen Handelsfaktoreien in den Städten Valencia und Denia, und Freiheit von Abgaben [142]).

140) *Navarrete, Disertac. l. l. p. 108.* u. Urkunde *No. V. p. 157.*

141) Verträge zwischen Genua und dem König Alfons II. von Arragonien bei *Navarrete, l. l. No. VI. VII. IX. Caffari Annal. Genuens.* in *Muratori Script. Rer. Ital. T. VI. p. 319. Capmany, antig. comm. de Barcelona T. I. parte 2. p. 25.*

142) Vertrag zwischen der Republik Genua und dem muhamedanischen Könige von Valencia, Boabdele Mohamet, Sohn des Said, mitgetheilt von *Silv. de Sacy* in den *pièces diplomat. tirées des archives de la république de Gènes*, in *Notices et Extr. d. l. Bibl. du Roi, Tom. XI. p. 3.* „*Et convenit civitati Januae rex Boabdele, quod nemo eorum nec de eorum potestate non tribuant ullam amissionem nec ullam datam in tota terra ipsius, nec parum nec multum, infra terminum supra dictae pacis.* (Der Friede war auf zehn Jahre geschlossen). — *Jussit itaque*

Im Jahre 1181 schliesst die Republik zur Sicherheit ihres Handels und ihrer Schifffahrt einen Friedenstraktat mit dem König von Majorka, Abu-Ibrahim Ischack, und sieben Jahr darauf erneuert sie diesen Vertrag mit dem König Abu-Mohammed Abd-allah, dem Sohne des Ischack, welcher ihnen ausser Schutz und Sicherheit für ihre Schifffahrt noch Faktoreien, Läden und Kirchen in seinen Besitzungen gewährt [143]). Auch mit Afrika stehen die Genuesen um diese Zeit in Handelsverbindungen [144]), und mit Aegypten scheinen sie vielfach verkehrt zu haben, zumal seitdem sie durch die Venetianer vom Handel nach Konstantinopel gänzlich ausgeschlossen worden. Schon seit der Mitte dieses Jahrhunderts führen sie Waaren aus Aegypten auf eigenen Schiffen ein [145]),

---

rex tribui illis hominibus Januensibus duos fondicos proprios illorum causa manendi et negociandi, et habitare et introire in eis, unum in Valencia et unum in Denia; et nemo ex aliis gentibus ibi habitet; et unum balneum, per unamquamque hebdomadam diem unum, sine ullo pretio in cunctis terris suis."

143) Die beiden im Archiv zu Genua in arabischer Sprache befindlichen Urkunden sind von *Silv. de Sacy l. l. p. 7—18.* mitgetheilt. Es heisst in der dem zweiten Diplom angehängten lateinischen Uebersetzung u. A.: „*Nullus Januensis qui Majoricam venerit causa mercandi, aut forte iverit Garbum vel Yspaniam, vel inde redierit ullum drictum dare debet; et promisit (rex) illos salvare et guardare et eis exhibere honorem. Item promisit dare Januensibus fundicum, ubicumque Januensibus placuerit, et furnum et balneum, in unaquaque septimana per diem unum, sine aliquo drictu; et ecclesiam unam in qua orare debeant Januenses, et facere ministerium Dei; et hoc pro amore Januensium (quos Deus manu teneat!) facit et donat Ebo Mocamet Abd-ella eben Jsaac eben Mocamet eben Ali (q. D. m. t.) per legatum Januae, Nicolam Leccans nuptias, qui ex parte archiepiscopi et consulum Januensium et omnium Januensium (q. D. m. t.) haec quaesivit.*"

144) *Ub. Folieta l. l. p. 266.*

145) *Caffari Ann. Genuens. l. l. p. 264.* Vertrag zwischen

Verträge über diesen Handel mit Aegypten haben wir jedoch erst aus dem Ende dieses Jahrhunderts. Im Jahre 1250 schliesst die Republik einen Handelstraktat mit dem Sultan von Tunis Abu-Abd-allah mit dem Beinamen Muhammed Mostanser-Billah, derselbe, welche den Venetianern Handelsbegünstigungen gewährte. Aus diesem Vertrage geht hervor, dass die Genuesen schon früher Handelsfaktoreien in Tunis hatten. Der Sultan bestätigt ihnen den Besitz derselben, sagt ihnen Schutz und Sicherheit für ihre Person und ihr Eigenthum bei ihrem Handelsverkehr und bei Schiffbrüchen zu, setzt die Zollabgaben für ihre Waaren herunter, und bewilligt ihnen verschiedene Begünstigungen für ihren Ein- und Ausfuhrhandel, und für ihre Schifffahrt [146]). Auf diese Weise erlangen die Genuesen ent-

---

Genua und Pisa v. Jahre 1150 in *Flam. dal Borgo, Raccolta d. diplom. pis. p. 311.*

146) Die interessante Urkunde, welche sich im Archive zu Genua befindet, ist mitgetheilt von *Silv. de Sacy, l. l. p.* 22 *ff.*: „*Concessit Mir Boadile* (Emir Abu-Abd-allah) *et precepit ut Januenses debeant habere in Tunesin et in aliis terris suis, omnes fundicos quos unquam habuerunt, ut habere consuerunt, cum omnibus juribus et rationibus suis. Item, de toto eo quod Januenses vendent in duganna, in calega* (ist der Ort, wo die Auctionen gehalten werden, *de Sacy*) *et extra calegam, per manum de turcimannis dugannae, in presentia testium dugannae, teneatur duganna respondere ipsis Januensibus. Item, si aliquod lignum Januensis naufragium passus fuerit et accesserit ad aliquem locum Moadinorum* (Moadini soll Almohaden heissen, als deren Vasallen sich die Fürsten von Tunis vom Stamme der Benu-Hafs betrachteten, *d. S.*) *liceat eis exonerari in terra, salvi et securi cum omnibus rebus suis. — Item, promisit Mir Boadile, salvare et custodire omnes Januenses in personis et rebus, in omnibus terris et locis et portibus suis et eos defendere ab omnibus personis. Item, non capietur aliquis Januensis negociator pro aliquo alio malefactore etc.* Der

schieden das Uebergewicht im Handel im westlichen Theile des mittelländischen Meeres. In Italien besitzen sie fast in allen grösseren Seestädten Handelscomptoire; auf Sizilien sind sie besonders begünstigt, in Messina haben sie für ihre Waarenlager sogar einen eigenen Theil der Stadt inne [147]), in den Städten der Provence sind genuesische Kaufleute ansässig, ihrer ausgedehnten Handelsprivilegien in Spanien haben wir schon gedacht. Nach der Eroberung Sevilla's durch Ferdinand von Kastilien erhalten sie auch in dieser wichtigen Handelsstadt bedeutende Handelsprivilegien. Der König bewilligt ihnen u. a. eine Handelsfaktorei, eine Kirche, eigenen Gerichtshof unter genuesischen Konsuln, Sicherheit des Handels in Sevilla und in seinem ganzen Königreiche und verschiedene Zollbegünstigungen [148]).

Traktat enthält noch interessante Bestimmungen über die Ausfuhr des Getreides, und über das Recht des Sultans, in Nothfällen über ein Drittheil der in seinen Häfen befindlichen nicht beladenen oder in Ladung liegenden genuesischen Schiffe gegen Erlegung der Fracht zu disponiren.

147) *Caffari, Annal. Genuens. l. l. p. 368.*

148) Dies Privilegium vom 22. Mai 1251, welches sich im Archiv der genuesischen Kaufleute befindet, ist mitgetheilt von *Don Fer. Mart. de Navarrete* in seiner *Coleccion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Tom. II. Apendice a la colecc. diplom. p. 375 seq.* Es heisst darin u. a.: „*Otorgamosles que hayan barrio e alfondiga, e forno e baño en la cibdad de Sevilla. — Otrosi les otorgamos que hayan Eglesia. — Otrosi otorgamos que non den ninguna cosa del precio de las naves. — Otrosi otorgamos que los Genueses que escojan dos homes-buenos de Genua sean Consules. — E estos Consules juzguen entre los Genueses que venieren de fuera, que non fueren vecinos de Sevilla. — E si algun mercador de Genua, que non fuere vecino de Sevilla, muriere in Sevilla e dejare sus bienes en nuestra tierra, que los Consules Genueses puedan tomar aque-*

Aller dieser Vortheile ungeachtet blicken die Genuesen aber doch immer wieder sehnsüchtig nach Konstantinopel, und eifersüchtig auf die dort unbeschränkten Venetianer, mit welchen sie auf keine Weise in der Levante konkurriren konnten, da Genua dort neben diesen immer nur als eine Macht zweiten Ranges erschien. Diese Eifersucht der Genuesen auf die Venetianer verursachte namentlich an den syrischen Küsten, wo sie neben einander Handelsfaktoreien besassen, zwischen den beiden Nationen öfters Reibungen und Streitigkeiten. In offenen Krieg brechen dieselben aus im Jahre 1256 bei einem Streite in Acre, über eine Kirche, welcher die Verjagung der Genuesen aus dem Drittheil der Stadt, welchen sie daselbst neben den Venetianern besassen, zur Folge hatte. Ein erbitterter Seekrieg zwischen beiden Republiken folgt auf diese Vertreibung, in welchem die Venetianer Sieger bleiben [149]). Diese Demüthigung erbittert die Genuesen nur noch mehr, und obgleich sie auf Ermahnung des Papstes Frieden mit den Venetianern schliessen, so sinnen sie doch seit dieser Zeit auf Mittel, diese aus Konstantinopel zu verdrängen. Sie fassen zu dem Ende den kühnen Entschluss, den lateinischen Thron in Griechenland zu stürzen, und die griechische Dynastie daselbst wieder herzustellen. Trotz des Bannspruches Rom's wagen sie es, dem Michael Palaeologus mit einer grossen Flotte und bedeutender Mannschaft zu Hülfe zu kommen und zur Vertreibung des lateinischen Kaisers Balduin thätig mitzuwirhen. Mit diesem Siege im

---

llos bienes. — Otrosi otorgamos que cuando los homes de la cibdad o de la tierra de Genua venieren a la cibdad de Sevilla, o a tierra de Castilla o de Leon, o a otro logar cualquir de nuestro Señorio que andan salvos e seguros con todas sus cosas etc.“

149) *Marin, Comm. de'Venez. T. IV. 298—302.*

Jahre 1261 fängt die Glanzperiode des genuesischen Seehandels an. Zum Lohn für ihre dargebrachte wichtige Hülfe erhalten sie von dem Kaiser Michael die beiden Vorstädte von Konstantinopel Pera und Galata, und solche Handelsbegünstigungen, dass sie dadurch entschieden das Monopol des Handels in Griechenland und im schwarzen Meere bekommen. Während die Venetianer und die übrigen Franken aus Konstantinopnl sich nach den Inseln und nach Morea flüchten, verwandeln sie Pera und Galata durch Gräben und Mauern zu einer festen Niederlassung, durch welche sie die Herren des Hafens der Hauptstadt des griechischen Kaiserreiches werden [150]).

---

150) *Nicephori Gregorae Byzantina Hist. ed. H. Wolf. Venet. 1729 fol. lib. XI. c. 1. §. 6. p. 262. Caffari, Annal. Gen. Lib. VI. l. l. p. 529.* Seit dieser Befestigung Pera's und Galata's werden beide Namen gleichbedeutend (*Ramnusii hist. belli Constantinop. Venet. 1634. p. 73.*). Die Griechen brauchen gewöhnlich Galata, die Italiener Pera (*Stella, Ann. Genuens.* in *Muratori, Rer. Ital. Script. Tom. XVII. p. 1021.*; *Folieta, Hist. Gen.* in *Graevii Thes. T. I. p. 602.*). S. Hüllmann, Städtewesen des Mittelalters Th. I. p. 362. — In dem Vertrage zwischen dem Kaiser und der Republik Genua, welcher sich in der Urkundensammlung in Paris befindet, und welcher abgedruckt ist im *Recueil de diverses chartres pour l'histoire de Constantinople. Paris 1657 fol.*, verspricht der Kaiser feierlichst, die Genuesen immer zu Freunden zu haben und die Venetianer zu Feinden; die Unterthanen der Republik Genua in seinem Reiche frei Handel treiben zu lassen, ohne sie der geringsten Abgabe zu unterwerfen; ihnen Handelsfaktorei, Palast, Kirche, Bad, Backhaus, Häuser und Läden, und eine Konsularjurisdiction sowohl in Konstantinopel wie in Salonichi (Thessalonica), Kassandria, Smyrna, auf den Inseln Mytilene und Chios zu verleihen, und „mit Gottes Hülfe" auch in Negroponte und Kandia, welche die Genuesen bald den Venetianern zu entreissen hofften. Alle anderen Nationen sollten den Zollgebühren und allen hergebrachten Abgaben an den Fiscus des Reiches unterworfen seyn. Der Kaiser verspricht, nur den Genue-

Jetzt wenden sie besonders ihr Augenmerk auf den wichtigen Handel im schwarzen Meere, der nun gänzlich in ihre Hände kommt [151]). Hiemit noch nicht zufrieden, erwerben sie von den Tartaren ein Terrain, um darauf eine Kolonie, die von Kaffa, anzulegen, welches bald ihr vornehmster Stapelplatz und eine der schönsten Städte am schwarzen Meere wird [152]). Nach Kaffa flossen zusammen die Pelzwaaren des Nordens, die persischen und indischen Waaren, welche auf verschiedenen Wegen in die Häfen des schwarzen Meeres gelangten und die europäischen Handelsartikel, welche die Genuesen auf ihren ei-

---

sen und den Pisanern den Zugang zum schwarzen Meere, um in demselben nach Willkür zu handeln, zu gestatten. Falls der Kaiser ausgerüstete Schiffe gebrauche, sollten die Genuesen ihm bis zu funfzig Fahrzeuge zur Disposition gegen eine bestimmte Fracht stellen. Die genuesischen Kaufleute dürfen aus dem griechischen Reiche frei ausführen jede Art von Produkten und Waaren, ausgenommen Gold und Silber; gemünztes Gold dürfen sie jedoch ausführen. Ihre Flotten haben Zutritt zu den Häfen des Reiches. Endlich erneuert der Kaiser die Verpflichtungen seiner Vorfahren, jährlich der Republik Genua fünf hundert Goldstücke und zwei goldgestickte Teppiche; und dem Erzbischofe der Stadt funfzig Goldstücke und einen Teppich zu entrichten. Die Genuesen versprechen ihrerseits, den Kaufleuten und den anderen Unterthanen des Kaisers freien Zutritt zu ihren Häfen, und verpflichten sich, das griechische Reich gegen seine Feinde zu vertheidigen, und nur mit der Einstimmung des Kaisers mit Venedig Frieden zu schliessen. *Depping, hist. du comm. entre le Levant et l'Europe. Tom. II. p. 64.*

151) *Georgii Pachymeris Hist. Mich. Palaeolog. ed. Possinus. Venet. 1729 fol. T. I. c. XXX.*

152) *Nicephorus Gregor. l. l. lib. XIII. c. XII.* Vergl. über die Gründung von Kaffa die gelehrten Untersuchungen von *Oderico* im 13. und 15. Briefe seiner *Lettere Ligustiche. Bassano, 1792 8.* u. *Haase, Notic. et Extr. T. XI. pag. 336.*, Anm. 8. zu Costin, Gesch. der Moldau.

genen Schiffen einführten, um gegen jene ausgetauscht zu werden [153]). Ein nicht viel geringerer Handelsplatz für sie war die Stadt Soldaia (das heutige Sudak) in der Krim (Gazaria), welche in der Folge, im Jahre 1365, auch in die Hände der Republik kam [154]). Ausserdem erhalten sie später noch daselbst die Städte Cembalo, Cerco und Tamano, so dass die Konsuln in Kaffa, welche daselbst jährlich von der Republik eingesetzt wurden, sich mit Recht Konsuln von Gazaria nennen konnten [155]). Dieser Handel brachte die Genuesen natürlich

---

153) *Folieta*, *Hist. Genuens.* in *Graevii Thes. Antiq. Ital. T. I. p. 626. Hieron. de Marinis de Genuens. Dignit. ibid. p. 1435. Oderico, Lettere Ligust. p. 155.*

154) *Oderico*, *Lettere Ligustiche pag. 131 seq. Georg. Stella, Annal. Genuens. an. 1365.* Der berühmte Ruisbroek (*Rubruquis*), welcher diese Stadt vor der Gründung von Kaffa i. J. 1252 besuchte, schildert dieselbe als den Hauptstapelplatz für den Verkehr zwischen dem Norden, dem Orient und dem Abendlande. *Purchas his Pilgrimes. London 1625 fol. T. III. p. 2 seq.*

155) Der Konsul Paolo Imperiale unterschreibt sich in einem Briefe an den Papst Eugen IV. i. J. 1438: *Ejusdem Sanctitatis ad genua provolutus Paulus Imperialis Consul Caffae et totius maris majoris et Imperii Gazariae.* (*Act. Concil. Florent. Part. III. p. 1215*). Von welcher Wichtigkeit der Handel im schwarzen Meere und der von Kaffa insbesondere war, geht auch daraus hervor, dass in Genua eine eigene Behörde, *l'Ufficio della Gazaria* genannt, errichtet wurde, um die Angelegenheiten der wichtigen Kolonie zu leiten, und über den Handel im schwarzen Meere zu wachen. Diese Behörde bildete zugleich die höchste Instanz für die Entscheidungen der in Kaffa vorkommenden Prozesse, von welcher keine Appellation möglich war. In Kaffa bestand auch ein Magistrat, *Ufficio della Campagna* genannt, welcher über die Streitigkeiten der in der Krim wohnenden tartarischen Unterthanen, welche unter einem von dem Khan der Tartaren eingesetzten, von dem Konsul von Kaffa bestätigten Gouverneur standen, entschied. S. *Oderico, l. l. p. 153.* Genua blieb zweihundert Jahre lang

in vielfache Berührungen mit den am schwarzen Meere wohnenden tartarischen Völkerschaften, und deshalb ist anzunehmen, dass sie auch schon um diese Zeit Handelsverträge mit den Khans derselben abschlossen, obgleich die ältesten dieser Verträge, welche uns aufbewahrt worden, erst aus dem Anfang des folgenden Jahrhunderts sind [156]). Genauere Kunde haben wir von ihren mit den Königen von Armenien geschlossenen Handelstraktaten [157]). Der älteste dieser Verträge, welchen wir besitzen, ist schon aus dem Jahre 1201 mit Leo II. Der König bewilligt den Unterthanen der Republik Sicherheit und völlige Abgabenfreiheit für ihren Handel in seinem ganzen Reiche, er gestattet ihnen Selbstgerichtsbarkeit, und schenkt ihnen in seiner Residenz Sis und in Mamista (Malmistra, das alte Mopsvestia) ausser einer Kirche noch Plätze, um darauf eine Kirche, Magazine, Häuser und einen Gerichtshof zu erbauen [158]). Später scheint die völlige Handelsfreiheit den Genuesen wieder entzogen worden zu sein, denn im Jahre 1215 unterhandeln sie wieder mit Leo II. wegen eines Handelsvertrages. In diesem wurden wahrscheinlich gewisse Abgaben für ihre eingeführten Waaren bestimmt, obgleich Folieta erzählt, dass der Republik alle Rechte in Arme-

---

im Besitz von Kaffa, und noch im Anfang des 15. Jahrh. hat es Handelskonsuln in mehreren Städten am schwarzen Meere. Ueber den Handel, welchen Genua und Venedig im 14. Jahrhunderte im schwarzen Meere hatte, werden wir weiter unten noch zu reden haben.

156) *Depping*, *I. p. 209. II. p. 99.*

157) *J. de Saint-Martin, privilège de Léon III. Roi d'Arménie en faveur des Génois en l'année 1288 tiré des Arch. de Gènes* in den *Not. et Extr. de la Bibl. du Roi. T. XI. p. 97—110.*

158) Urkunde mitgetheilt von *Silv. de Sacy* in den *Not. et Extr. l. l. p. 19 ff.* Vergl. *Folieta* in *Graevii Thes. T. I. p. 297.*

nien bestätigt und erweitert worden [159]), denn in dem Traktat v. J. 1288, welchen wir vollständig besitzen, werden diese Abgaben heruntergesetzt [160]).

Diese Blüthe des genuesischen Handels in Konstantinopel und im schwarzen Meere wirkte natürlich auch wieder wohlthätig auf den Handelsverkehr, welchen die Republik schon vorher im mittelländischen Meere hatte. Dies bezeugen die vortheilhaften Traktate, welche sie bis zu Ende dieses Jahrhunderts mit Aegypten und dem maurischen Könige von Granada abschloss [161]). Der letztere, welcher durch die genuesischen Gesandten Samuel Spinola und Bonifaz Embriaci mit dem berühmten Abu-Abd-allah Muhammed und seinem Sohne eingegangen wurde, ist aus dem Jahre 1278. Diese verspre-

---

159) *Folieta l. l. p. 304.* erzählt bei d. J. 1215: „*Jura quoque Reipublicae in regno Armeniae a Leone Rege confirmata et amplificata sunt, Henrico Ferrario a Genuensibus Oratore ea de causa misso, in quibus insigne fuit liberum forum, liberaque jurisdictio inter ipsos permissa.*“ Vergl. oben Anm. 120.

160) Hr. de St. Martin hat a. a. O. diesen Traktat in armenischer Sprache mit lat. u. franz. Uebersetzung mitgetheilt. Es werden darin die dem Zoll unterworfenen Handelsartikel namhaft gemacht, die dafür zu zahlenden Abgaben bestimmt, und den genuesischen Bürgern verschiedene Erleichterungen in Bezug auf den Handelsverkehr gewährt, als dadurch z. B., dass sie davon befreit werden, ihre Waarenkollis öffnen und visitiren zu lassen, und dass dem genues. Konsul das Recht zugestanden wird, darüber zu entscheiden, ob ein nicht bekannter Kaufmann genuesischer Bürger sei.

161) Aus einer Bemerkung *Folieta's (Hist. Genuens. Lib. VI. l. l. p. 314.)*, dass i. J. 1267 die Republik ein Gesetz erliess, nach welchem alle genuesischen Konsuln, welche durch ganz Spanien verbreitet gewesen, einem genues. Generalkonsul zu Ceuta untergeordnet seyn sollten, lässt sich wohl schliessen, dass die Republik um diese Zeit noch andere Verträge mit maurischen Fürsten in Spanien und dem westlichen Afrika eingegangen sey.

chen den Genuesen in ihrem ganzen Gebiete zu Wasser und zu Lande Sicherheit, Schutz und Beistand für ihre Person und ihr Eigenthum bei ihrem Handel und bei Havarieen. Sie gewähren ihnen eigene Magistrate, Kirchen, Bäder, Häuser und Magazine im ganzen Königreiche und die Erlaubniss, in den Zollhäusern einen Schreiber anzustellen, um über die ein- und ausgehenden genuesischen Waaren und die geschehenen Ein- und Verkäufe gültig Buch zu führen. Der Eingangszoll für die Güter der Genuesen wird im allgemeinen auf 6 Prozent vom Werthe festgesetzt, doch werden einige Artikel davon ausgenommen und geringer besteuert. Getreide, Mehl, Bohnen und andere Lebensmittel dürfen ganz frei eingeführt werden, und von den zollpflichtigen Waaren, welche nicht verkauft werden, wird kein Zoll erhoben. Ausserdem wird den Genuesen verstattet, ihre Schiffe nach Belieben löschen und laden zu lassen mit ihren eigenen oder mit fremden Barken, die von ihnen gekauften Waaren verpacken zu lassen ohne Aufsicht von Zollwächtern, alle für ihre Schiffe nöthigen Artikel, als Werg, Pech, Nägel, Planken, Taue, Anker, frei einzukaufen; endlich verschiedene andere, die Erleichterung des Verkehrs bezweckende Begünstigungen, aus welchem allen zu ersehen ist, wie wohl man schon damals die wesentlichen Bedingungen eines den Handel wahrhaft belebenden Vertrages erkannte [162]). Nicht minder günstig, wenn auch weniger die einzelnen Bedingungen specifi-

---

162) *Conventio inter Commune Januae et Regem Granatae* aus dem genues. Archive mitgetheilt von *Silv. de Sacy, l. l. p.* 27—32. Vergl. über den König Muhammed II. von Granada, den Beschützer des Handels, der Künste und der Wissenschaften, den Erbauer des weltberühmten Alhambra, zu welchem sein Vater den Grund gelegt hatte, *Conde, Hist. des Arabes et des Maures en Espagne, traduct. franç. p. Marlés. T. III. p.* 112 *ff.*

cirend, ist der Traktat, welchen die Republik im Jahre 1290 mit dem Sultan von Aegypten Kelaun und seinem Sohne Khalil abschloss. Es ist dieser Vertrag, welcher, nachdem das gute Einverständniss der genuesischen Kaufleute mit dem Sultan durch die Plünderungen genuesischer Piraten einige Zeit gestört gewesen, durch den genuesischen Gesandten Albert Spinola zu Stande kam, mehr nur ein allgemeiner Friedensvertrag zwischen Genua und Aegypten zum gegenseitigen Schutze des Handelsverkehrs beider Völker zur See und zu Lande, als ein vom Sultan gegebenes Privilegium. Er bezeugt offenbar, wie der vorige, einen neuen Fortschritt in der Handelsallianz zwischen beiden Nationen, denn die Genuesen werden jetzt nicht mehr als die blos Geduldeten und ausnahmsweise Begünstigten betrachtet, sondern sie werden als eine gleichstehende mächtige Nation behandelt, „deren ausgebreiteter Handel grossen Reichthum nach Aegypten bringe", und deren Schutz und Freundschaft für die handeltreibenden und reisenden Unterthanen des Sultans nachgesucht wird [163]).

Eben dieser intimere Verkehr, in welchen die gegenseitigen Handelsinteressen die am mittelländischen Meere wohnenden christlichen und muhamedanischen Völker gebracht hatten, ist zu ersehen aus den Handelstraktaten, welche Venedig um diese Zeit mit sarazenischen Fürsten abschloss. Marin führt deren vier an, von denen drei mit Tunis in den Jahren 1251, 1260 und 1305, und einer mit Aegypten im Jahre 1302 eingegangen wur-

---

163) *Pax et Conventio inter Commune Januae et Soldanum Babiloniae*, mitgetheilt aus dem genues. Archiv v. *S. d. Sacy*, *l. l. p. 33—41.*, woselbst auch *p. 42—58.* der in der Bibl. von *St. Germain-des-Prés* befindliche arabische Text mit einer franz. Uebersetzung begleitet, abgedrückt ist.

den, theilt dieselben jedoch nicht mit [164]). Da sie in den einzelnen Artikeln, welche Marin aus denselben übersetzt hat, viel Aehnlichkeit mit denen besitzen, aus welchen wir oben Auszüge gegeben haben, so beschränken wir uns darauf anzugeben, dass in allen die Venetianer als gern gesehene Kaufleute behandelt werden, denen, ohne dass jedoch der Zolleinnahme daraus ein zu grosser Nachtheil erwachse, jede Art von Erleichterung in ihrem Handelsverkehr zugestanden wird. Namentlich werden sie vor den Prellereien der muhamedanischen Beamten sicher gestellt. In dem Traktat mit Aegypten findet sich u. a. der merkwürdige Artikel, dass Waaren, die für das aus eingeführten verbotenen Artikeln gelöste Geld gekauft worden, ganz frei von Ausgangszoll sein sollten. Man sieht hieraus, wie viel den Aegyptern an den Artikeln lag, deren Einfuhr vom Pabste verboten war. Es waren dies Sklaven, Schiffsbauholz und Waffen [165]).

Wir haben die Geschichte des Handels von Venedig und Genua bis zum Anfang des vierzehnten Jahrhunderts verfolgt, um zu zeigen, wie derselbe sich beim Anfang der Kreuzzüge ausgebildet hatte, wie er durch diese gefördert wurde, und wie er in seiner Entwickelung selbst

---

164) *Commerc. de'Venez. T. IV. p. 280—286.* u. *p. 270—274.* Marin hat viel Verwirrung in die Daten der mit muhamedanischen Fürsten geschlossenen Traktate durch seine falsche Berechnung der Jahre der Hedschra gebracht. Da er nicht bei allen das Jahr dieser Zeitrechnung angiebt, so lassen sich diese Fehler nicht überall erkennen und verbessern. Bei einem der hier angeführten Verträge, dem mit Tunis v. J. 1260, haben wir Marin, der denselben in das Jahr 1271 unserer Zeitrechnung gesetzt, verbessern können, da er in einer Note (*p. 285.*) das muhamed. Jahr 658 für denselben angiebt.

165) *Marin, l. l. p. 273.*

dann vorwärts schritt, als die von den Kreuzfahrern im Oriente eroberten Länder, welche den Republiken von Pisa, Genua und Venedig ein so weites Feld für ihre Handelsspeculationen eröffnet hatten, nach und nach wieder verloren gingen. Denn als im Jahre 1291 St. Jean d'Acre, das letzte Bollwerk der Christen im Oriente, in die Hände der Sarazenen fiel, waren von den Genuesen und den Venetianern überall mit den Ländern am mittelländischen wie am schwarzen Meere die engsten Handelsverbindungen angeknüpft. Die anfangs feindliche Berührung, in welche die Kreuzzüge die abendländischen christlichen Völker mit den die Lehre Muhammed's bekennenden des Morgenlandes gebracht hatte, war zu einem friedlichen Verkehr geworden, dessen Bestand durch die gegenseitigen Interessen, welche durch die dem Handel zu verdankende erhöhete Kultur erzeugt waren, gesichert war, und welcher in sich selbst die Bedingungen einer immer lebendigeren folgereicheren Entwickelung trug. Die Geschichte des Handels im mittelländischen Meere von dieser Zeit an bis zur Eroberung Konstantinopels ist denn auch nur die der natürlichen, freilich zuweilen noch unterbrochenen, aber doch nie wieder ganz gehemmten Fortbildung des Verkehrs zwischen den verschiedenen diesem Meere anwohnenden Nationen, in welchen sie, wie wir gezeigt haben, gegen den Anfang des vierzehnten Jahrhunderts getreten waren. Daher können wir dieselbe auch von nun an in allgemeineren Zügen darstellen, nachdem wir bis hieher die erste Entwickelung dieses Verkehrs in seinen mannigfaltigen noch auseinander liegenden Zweigen genauer verfolgt haben.

Zuvor jedoch bleibt uns noch übrig den Handel der Völker auf der iberischen Halbinsel bis zu dem Zeitpunkt zu betrachten, zu welchem diese Völker im Seeverkehr auf dem mittelländischen Meere mit den italie-

nischen Handelsrepubliken in Konkurrenz treten. Wir haben bisher von diesen Völkern abgesehen, um die Geschichte ihres Handels, welcher in seiner Entwickelung etwas von den bisher dargestellten Verhältnissen Unabhängiges hat, nun in zusammenhängender Uebersicht vorführen zu können.

Die ersten unter den Bewohnern der iberischen Halbinsel, welche mit den Handelsrepubliken Italien's in einen Wettstreit traten, waren die Katalanen, nachdem sie von der Herrschaft der Mauren befreit worden [166]. Die ersten Spuren davon, dass sie sich eifriger mit Handel und Seefahrt beschäftigen, sind aus dem neunten Jahrhunderte, in welchem der Ertrag der Land- und Wasserzölle schon ein Haupteinkommen der Landesfürsten ausmacht [167]. Früh erkennen diese hier die Wichtigkeit dieser Erwerbszweige und begünstigen dieselben durch schützende Gesetze, dafür die Zollabgaben sich zurückbehaltend, um mit denselben Kirchen und Geistlichkeit zu unterstützen [168]. Verschiedene Ursachen trugen dazu bei, hier den Seehandel bald zu schöner Blüthe zu

---

166) Das Land, welches den Namen Katalonien erhielt, wurde in den ersten Jahren des neunten Jahuhunderts den Mauren entrissen. Die ersten christlichen Beherrscher dieses Landes nannten sich Grafen von Barcelona und waren abhängig vom Könige von Frankreich; in der Folge wurden sie unabhängig, und im Anfang des 13. Jahrhunderts kommt die Grafschaft von Barcelona an die Könige von Aragonien. Vergl. *Conde, Hist. des Maures en Espagne. T. I. p. 277.* Hammer-Purgstall, Lebensbeschreibungen grosser moslemischer Herrscher, III. p. 46. *Capmany, T. II. Apend. de algunas not. N. XXVII. p. 88–100.*

167) Siehe das höchst wichtige Werk: *Memorias historicas sobre la marina, commercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona por Don Antonio de Capmany y de Monpalau. Madrid 1779 4. T. I. Parte 2. p. 21.*

168) Armengol II., Graf von Urgel i. J. 1029; Raimund Be-

bringen. Die Katalanen hatten von je her Sinn für Seefahrt, ihr Land bot ihnen treffliches Bauholz zum Bau ihrer Schiffe, die Nachbarschaft der Mauren in Spanien, und auf den Balearen reizte zur Thätigkeit und zu kühnen Unternehmungen. Seit dem Anfang des 12. Jahrhunderts wird Barcelona ein offener Hafen für alle damals im mittelländischen Meere handeltreibenden Nationen. Um diese Zeit, besonders nachdem durch die verbündeten Flotten des Grafen Raimund Berenguer III. und der Pisaner i. J. 1114 Mallorca von den Mauren erobert worden war [169]), fangen die Pisaner und Genuesen an, den Hafen von Barcelona häufig zu besuchen [170]), und dieser Verkehr bleibt auch, nachdem Mallorca wieder in die Hände der Mauren gefallen, da derselbe durch Traktate mit ihnen gesichert wurde. Im Jahre 1127 wird mit Genua ein förmlicher Handelsvertrag mit gegenseitigen Vergünstigungen und Verpflichtungen abgeschlossen [171]). Fünf Jahre darauf sind die Zolleinnahmen in Barcelona schon so beträchtlich, dass der Graf

---

renguer I., Graf von Barcelona i. J. 1050. *Capmany, l. l. p.* 22. 23.

169) Die Flotte, mit welcher R. Berenguer diese Eroberung, so wie die, mit welcher derselbe Graf im Jahre 1118 nach Italien ging, um mit dem Papst über einen neuen Kreuzzug gegen die Mauren zu unterhandeln und die Republiken von Genua und Pisa für diese Unternehmung zu gewinnen, geben einen Beweis von dem Aufblühen der katalanischen Schifffahrt in diesem Jahrhunderte. — *Don Mart. Fernand. de Navarrete, Disert. hist. sobre la parte que tuvieron los Españoles en las guerras de las cruzadas*, in den *Memorias de la Academ. real de Hist. de Madrid. Tom. V. p. 111.*

170) *Capmany, l. l. p.* 23. *Navar. l. l. Folieta, Hist. Genuens. Lib. I.* bei *Graev. l. l.*

171) *Capmany, l. l. Tom. I. Parte 2. p. 24. T. IV. Collect. diplom. No. 1.* Vergl. oben S. 174.

Raimund IV. die Kirchen dieser Stadt durch den Zehnten von derselben eine beträchtliche Schenkung machen kann [172]), und um die Mitte dieses Jahrhunderts kommen Kaufleute aus allen Theilen der Welt, wie Benjamin von Tudela in seiner Reisebeschreibung bezeugt, nach diesem wichtigen Seehafen, um daselbst ihre Einkäufe zu machen [173]). Wichtig für die Entwickelung der Handelsmarine dieser Stadt ward die Eroberung von Almeria, weil nach der Zerstörung dieses Nestes der muhamedanischen Piraten nicht nur die Sicherheit der Schifffahrt an der spanischen Küste bedeutend gewann, sondern auch den katalonischen Seefahrern dadurch der Zugang zu der Meerenge gebahnt wurde [174]). Im folgenden Jahrhunderte steigt der Handelsverkehr in Barcelona noch bedeutend, namentlich dadurch, dass viele italienische Kaufleute sich dahin ziehen und dort wichtige Handelsfaktoreien anlegen [175]); und auch durch den Handel mit den reichen maurischen Königreichen von Granada und Sevilla [176]). Wie sehr dadurch der Aktivhandel der Barce-

---

172) *Capmany*, *l. l. Collect. diplom. No. II.*

173) *The Itinerary of Rabbi Benjamin of Tudela, transl. and ed. by A. Asher. Lond. and Berl. 1840. T. 1. p 31.* „*The city (of Barcelona) though small, is handsome and situated on the seashore. Merchants resort thither for goods from all parts of the world: from Greece, from Pisa, Genua and Sicily, from Alexandria in Egypt, from Palestina and the adjacent countries.*“ — Gegen das Ende dieses Jahrhunderts bildet das Streben nach Handelsbegünstigung in Barcelona schon einen Gegenstand des Streites zwischen Pisanern und Genuesen. Letztere erlangen meist den Vorzug daselbst. *Capmany, T. I. P. 2. p. 24.* 26. Vergl. oben S. 177.

174) *Navarrete, l l. p. 107.* Vergl. oben S. 176.

175) *Capmany, T. I. P. 2. p. 29. Navarrete, l. l. p. 113.*

176) *Capmany, T. I. Parte 2. Cap. VI.* Sevilla war unter der Herrschaft der Mauren einer der blühendsten Häfen Spaniens,

lonesen gehoben wurde, ersieht man aus der Aufmerksamkeit, welche um jene Zeit der Gesetzgebung in Be-

---

mit welchem die Katalanen vielfach verkehrten. Nachdem Andalusien um die Mitte dieses Jahrhunderts durch Ferdinand III. von Kastilien erobert worden, erhalten die Katalanen nicht allein in Sevilla neben den Genuesen, sondern auch im ganzen Gebiete des Königs von Kastilien die grössten Handelsprivilegien. Capmany *T. II. Collec. diplom. N. XX.* Privilegium Alfonso's des Weisen für die katalonischen Kaufleute v. J. 1282: *Por facer merced a los mercaderes Catalanes, damos les estas franquezas que aqui seran dichas: primeramente, mandamos que todos los mercaderes Catalanes, que vinieren a la Cibdad de Sevilla, que den de entrada cinco maravedises por centenar de todas las mercadurias que introiere; e por las empleas que quisieren sacar daquello de que ovieren dado este derecho, que non den ninguna otra cosa, ni les sea demandado a la salida, salvo ende del aceyte, que den aquello que en esta Carte dice* (nämlich: *que de cada jarra daceyte que compraren en Sevilla, que den al zinto de las jarras dos onzas e media de plata fina,* —). — *Otro si les otorgamos, que si los mercaderes Catal. aduxieren alguna mercaduria a Sevilla, e non la vendieren, que la lieven do quisieren, e non nos den nengun derecho por ella, fueros ende si troxieren pan o vino que lo non puedan ende sacar. — Otro si, que non den derecho nenguno del precio de las naves. E si algun mercadero de Catalonna quiziere vender su navio o comprar otro, que non den derecho nenguno por el. — Otro si, que quando los mercaderes Catalanes venieren a la Cibdad de Sevilla o a tierra de Castiella, o de Leon, o a otro logar qualquier de nostro sennorio, que anden salvos e seguros con todas sus cosas, dandonos nostros derechos complidamente, fueras ende si llegaran a tierra del Rey de Granada, de Murcia, o de Xerez, o a otra tierra que Nos ayamos conquista e ayamos pleyto con los Moros, que le den sus derechos en aquellos lugares a que venieren segund los pleytos e las avenencias que ovieron con ellos.* (Ueber das Verhältniss Alfonso's zu den genannten maurischen Fürsten, welche er als seine Vasallen betrachtete, s. Conde, *Hist. des Maures en Esp. T. III. p. 73 u. p. 110 seq.*) *E si se quizieren tornar a su tierra o a otra parte qual quisieren, que non nos den nada, non arribando a los nostros puertos de Castiella e*

zug auf Handel und Schifffahrt zugewendet wird [177]), und aus der bald eintretenden Nothwendigkeit, Konsuln in den überseeischen Handelsplätzen zum Schutze der katalanischen Kaufleute und Seefahrer anzustellen [178]). Die Kirchengesetze gegen den Verkehr mit den Ungläubigen, welche dem Handel der italienischen Städte öfters hemmend in den Weg traten, wurden von den Katalanen sehr wenig beachtet. Schon seit dem Anfange des zwölften Jahrhunderts treiben sie offenen und lebhaften Handel mit dem nördlichen Afrika. Dieser Verkehr wächst beträchtlich im 13ten Jahrhunderte, besonders unter dem

---

de Leon, que fueron de Cristianos. — E si por aventura alguna tierra o algun puerto de mar ganaremos de Moros libre e quieto e sin pleyto nenguno que ayamos con los Moros sobre aquel puerto o aquella tierra, que den y aquel derecho que dan en la Cibdad de Sevilla, e tanto e non mas en todos los puertos e en las tierras que en la conquista de los Moros fueren. — Vergl. die Urkunden N. XXII, XXIII u. XXIV. v. J. 1284 bei *Capmany, T. II. p. 45.*, in welchen den Katalanen in Sevilla Konsuln und Selbstgerichtsbarkeit bewilligt und mehrere andere Handelsbegünstigungen ertheilt werden. Vergl. auch *Navarrete*, in den *Memorias de la real Academ. de Madrid. T. V. p. 90 seq.*

177) Siehe *Capmany, T. II. Collect. diplom. No. III—VIII* und besonders *No. X. (p. 23 — 30.)*, die Ordonnanzen des *Consejo de los Prohombres del puerto de Barcel.* (*consilium proborum hominum Ripariae Barchinonae*) vom Jahre 1258, über die Regulirung der Hafen- und Handelsgesetze für die barcelonesischen Schiffe, welche überseeische Reisen (*de viage largo*; zum Unterschiede von den Küstenfahrten, *de cabotage*) machen, und welche eine grosse Entwickelung dieses Theils der Gesetzgebung bezeugen. Ein anderer Beweis für das Obengesagte sind auch die Vorschläge zu einem Freundschafts- und Handelstraktat, welche der König Jakob II. von Aragonien der Republik von Genua über die gegenseitige Freiheit des Handels in den respectiven Meeren und Häfen macht. *Capmany, T. IV. Collect. diplom. p. 14 seq.*

178) *Capmany, T. I. p. 32.*

Schutze des Königs Jakob I. von Aragonien, welcher im Jahre 1227 Mallorka angreift und erobert, weil muhamedanische Seeräuber von den Balearen barcelonesische, von Ceuta und Sevilla kommende Schiffe genommen hatten [179]). Dass die damaligen Verbindungen der Katalanen mit Afrika sehr lebhaft gewesen seyn müssen, beweist auch das Bündniss, welches derselbe König i. J. 1274 mit dem König von Marokko [180]) zur Eroberung von Ceuta einging. Im Jahre 1285 schliesst Peter III. von Aragonien einen Friedens- und Handelstraktat mit dem König von Tunis, aus welchem hervorgeht, dass schon früher Handelsverträge mit jenem Lande bestanden [181]).

179) *Capmany*, *T. I. p. 27. Navarrete*, *l. l. p. 115.*

180) *Aben-juceff Miramomelli Senyor de Marrochs e de Fez, e de Suyalmoza e des ses partinencies, e Senyor dels Benimarins* genannt in der von *Capmany T. IV. p. 7.* herausgegebenen Urkunde. Es ist dies Abu-Jussef, der Sohn des Abdelhak, Gründers der neuen Dynastie der Beni-Merin, so genannt nach dem Tribus, dem er angehörte. Abu-Jussef folgte in der Regierung seinen Brüdern Abu-Said Osman, Abu-Moharref Muhammed u. Abu-Bekir Jahia, welche die Dynastie der Almohaden in Afrika gestürzt und in ihren auf einander folgenden Regierungen nach und nach die Reiche Marokkò und Fez sich unterworfen hatten. Abu-Jussef dehnt seine Eroberungen bis nach Sedjelmasah (Suyalmoza) an der Grenze der Wüste aus. Vergl. *Conde*, *hist. de la dominat. des Arabes et des Maures en Espagne*, *trad. franç. de Marlès*, *Tom. III. p. 91.* (Diese Urkunde vom Jahre 1274 kann auch vielleicht dazu dienen, darüber zu entscheiden, ob Abu-Jussef im J. 1275 oder 1273 zuerst nach Spanien übergesetzt sey. S. *Conde*, *l. l. p. 102.* Anmerk.). Miramomelli ist das korrumpirte Emirol-muminin, Beherrscher der Gläubigen, welcher Titel in italienischen Urkunden jener Zeit Elmire Mommeni und Emir Elmomenin geschrieben wird. *Flam. dal Borgo*, *Raccolta di scelti diplomi Pisani. p. 213. Della Decima e delle altre gravezze del comm. di Firenze. T. II. p. 198.*

181) Bei mehreren Artikeln heisst es, dass es seyn solle: „*com en el temps del noble en (Don) Guillem de Muncada.*"

In diesem Traktate, der einer der liberalsten ist, welchen wir aus jener Zeit besitzen, sind alle Bedingungen gegenseitig. Den Sarazenen wird von dem christlichen Fürsten in seinen Ländern und zur See eben so wohl Sicherheit für ihre Person und ihr Eigenthum und Schutz und Beistand garantirt, wie der Sultan dies den christlichen Unterthanen des Königs von Aragonien zusagt. Die Flaggen der Katalanen und der Tunesen sollen in den Häfen der beiden kontrahirenden Fürsten gleiche Rechte geniessen. Die Zölle für die ein- und ausgehenden Waaren werden festgesetzt. Ausserdem bewilligt der Sultan den Katalanen in Tunis und in anderen Plätzen seines Reiches Handelsfaktoreien anzulegen und Konsuln anzustellen, um über die Rechte ihrer Nation zu wachen und dieselbe beim Sultan, zu welchem sie alle Monat einmal Zutritt haben sollen, zu vertreten, und einige andere Begünstigungen [182].

---

182) *Pau e tregues entre en Pere* (*Don Pedro*), *Rey d'Arago e Sicilia d'una part, e el noble el honrat Miralmomeni Bohap, Rey de Tunis de la altra*, bei Capmany, *T. IV. p. 9–13.*, worin es u. a. heisst: *Primerament: que tot Sarray* (Sarazene) *de la terra del dit Miralmomeni Rey de Tunis, de qualque loc que sia de la sua terra —, que vendra a las terras nostres — en qualque loc sia salu e segur, en cors e en haver; axi que nuyl hom nolgos fer dan ni sobres mentre aquesta pau e treuga durara. — XIII. — que tot Crestia de nostro Senyoria e altre hom dels locs nostres de tota nostra terra — qui venran a les terres del dit Miralmomeni sia salu e seyur en cors e en aver, axi que nul hom nolgos fer tort ne sobres nostres: que puxen vendrer e comprar, e que no ayan dan ne embarch mentre aquesta treva durara. — VII. Item: que tota nau que sie in qualque port dels ports del dit Miralmomnin —; que haya aquel dret quels seus homens auran. — XXII.: que tota nau, que sie in qualque port dels ports de nostra terra —; haya aquel dret quels homens nostres auran. — XVIII.: que hayan* (*homens nostres*) *forns* (Backöfen) *per coure lur pa. — XXIII* —

Eben so offen und lebhaft wird von den Katalanen der Handel mit Aegypten getrieben, welcher schon seit dem Anfange des dreizehnten Jahrhunderts von grosser Bedeutung war [183]). Um das Jahr 1250 war der Specereihandel mit Aegypten so gestiegen, dass der König Jakob I. einen Handelstraktat mit dem Sultan von Ae-

---

XXV.: *que de les mercaderias dels homens de nostra terra sia pres delme* (der Zehnte), *e mig delme de ço que portaran en or o en argent axi com acostumat es. — que tota mercaderia —, si no la podien aqui vendre o baratar ab altra, que la puscan daquen trer e aportar en qualquer altres terres se volsran, sens que no paguen nengun dret. — que de forment ne d'ordi* (Waizen u. Gerste) *que y porten, no paguen delme. — de ço que compraran los Senyors de les naus, e dels lenys*) e de les barches, de ço que auran de loguer de la nau o del leny o de la barcha; que no paguen per dret sino mig delme. — XXVIII.: qu'els homens de la terra e de la Senyoria nostra hayan a Tunis e en los altres locs de la Senyoria del Miralmomeni, en los quals volran, Fondecs de marcaderies, e Consols qui demanen tots lurs drets e lurs costumes en la Duana e en altres locs; e aytanbe que hayan Escrivans lurs especials, qui no haian res a fer ab altres persones sine ab els.* — XXXVIII.: *qu'els Consols puschan entrar una vegada el mes davant Miralmomeni, per mostrar lo dret dels homens de la Senyoria del Rey d'Arago.*

*) *Leny* oder *leño*, von dem lat. *lignum*, ein katalanischer Ausdruck für Fahrzeug überhaupt. Vergl. *A. Jal, Archéologie navale. T. I. p. 360.*

183) Dies geht hervor aus einem Zolltarife von Barcelona v. J. 1221, in welchem viele Waaren genannt werden, welche aus Aegypten eingeführt wurden, z. B. indische Gewürze und Färbestoffe, Seide und Zucker. *Capmany, T. II. Collect. diplom. No. III.* Vergl. daselbst die Urkunde No. VII., die Bestimmung der Zollabgaben im Hafen von Tamarite (in Aragonien) enthaltend, welche i. J. 1243 zwischen dem Magistrate von Barcelona und den Herren jenes Ortes getroffen wurde. Ueber den Landhandel der Katalanen nach Frankreich um diese Zeit s. *Depping, Hist. du Comm. entre le Levant et l'Europe I. 249.*

gypten durch zwei in diesem Handel erfahrne barcelonesische Seefahrer abschliessen lässt [184]. Einen gleichen Schutz wie diesem Handel mit Aegypten hatte derselbe König schon dreizehn Jahre vorher der barcelonesischen Rhederei durch das Gesetz gewährt, dass kein fremdes Schiff in Barcelona nach Aegypten, Syrien oder der Berberei laden solle, so lange es noch ein für diese Fahrt passendes Nationalfahrzeug im Hafen gäbe [185]. — Dass die nach Aegypten handelnden und die dort ansässigen katalanischen Kaufleute des Rechtes daselbst unter ihren Nationalgesetzen zu leben genossen, geht aus einem Schreiben des Municipalgouvernements von Barcelona aus d. J. 1272 [186] an die in Aegypten befindlichen katalanischen Kaufleuten hervor, in welchem diese zum Gehorsam gegen den in Alexandrien eingesetzten katalanischen Konsul aufgefordert werden [187]. Einen wichtigen Beleg für

---

184) *Capmany*, *T. I. P. 2. p. 47.* Vergl. über die Drogueriewaaren, welche damals aus Aegypten eingeführt wurden, den Zolltarif des Hafens Collioure (*lezda de Cauquolibero*), Colibre in der Herrschaft Roussillon v. J. 1252 bei *Capmany*, *T. II. p. 19 — 21.* und das Kap. 44. der ohne Zweifel aus der Mitte des 13ten Jahrh. herstammenden Seegesetze des *Consulado del mar de Barcelona*, welches über das Verhältniss bestimmt, in welchem die in Alexandrien einzunehmenden Retouren zu dem Tonnengehalt der Schiffe stehen sollen.

185) *Capmany*, *T. II. diplom. No. IV.*

186) Schon i. J. 1270 hatte Barcelona einen Konsul in Alexandrien. *Capmany*, *T. II. Appendice de algunas notas. No. XXIII.*

187) *Capmany*, *T. II. Collect. diplom. No. 247.* „*Constituimus Consulem super omnibus Catalanis in partibus Alexandriae Petrum Guillelmi civem Barchinonae. — Dedimus etiam praedicto Consuli potestatem compellendi, distringendi, et puniendi omnes Catalanos in praedictis partibus Alexandriae existentes, tam propter debita, quam propter maleficia quae comiserint, quam pro eo scilicet quod nollent mandatis dicti Consulis obedire.*“ —

die damaligen lebhaften Handelsverbindungen der Katalanen mit Aegypten bietet auch der Friedens- und Handelstraktat dar, welchen der König Alfons III. von Aragonien i. J. 1290 (689 Hedschra) mit dem Sultan Almelik-Almansur Kelaun abschloss. In diesem Vertrage, in welchem auf einen schon früher abgeschlossenen Bezug genommen ist, wird völlige Gleichheit der Unterthanen der beiden kontrahirenden Theile bei ihrem Verkehr in allen Theilen der respektiven Reiche festgesetzt. Beide Fürsten versprechen, über die Sicherheit der Personen, Schiffe und Güter der Kaufleute beider Nationen gleichmässig zu wachen, denselben zu Lande und zu Wasser allen möglichen Schutz und Beistand angedeihen zu lassen, und überhaupt in Zukunft die Unterthanen beider Reiche anzusehen, als bildeten sie nur ein und dasselbe Reich [188]).

---

188) Diesen interessanten Traktat hat Silv. de Sacy aus einem in der Bibliothek von *St. Germain-des-Près* befindlichen arab. Manuskripte, eine Biographie des Sultans Kelaun enthaltend, übersetzt und mitgetheilt im *Magazin encyclopédique, réd. par Millin. VII Année Tom. II. p. 145–161.* — Nur nach Kenntniss dieses Traktates, in welchem u. a. auch bestimmt wird, dass die Feinde und die Freunde des einen Bundesgenossen auch Feinde und Freunde des andern seyn sollten, ist der für die Geschichte der diplomatischen Beziehungen zwischen christlichen und sarazenischen Fürsten jener Zeit interessante Bericht zu verstehen, welchen der König Jakob II. von Aragonien i. J. 1292 seinem Gesandten an den Sultan Melich Alexaref (Almelik-alaschraf, Sohn und Nachfolger des Kelaun) mitgiebt, in welchem er dem Sultan das Ableben seines Vorfahren Alfons (Nanfos in dieser spanischen Urkunde, Dhu-Fonsch in dem oben angeführten arabischen Traktate) und seine Thronbesteigung anzeigt, und ihm meldet, dass er mit den Königen von Kastilien und Portugal in Allianz getreten sey, und sich mit dem Könige von Frankreich im Kriege befinde. *Dipl. No. VIII.* bei *Capmany, T. IV. p. 17.*

Der katalanische Handel mit der Levante beschränkte sich aber nicht allein auf die Häfen Aegyptens, sondern breitete sich auch gegen das Ende dieses Jahrhunderts nach Konstantinopel und Kleinasien aus. Schon vor dem Jahre 1290 haben die Katalanen in Konstantinopel einen eigenen Konsul. Durch Vermittlung dieses Konsuls erhalten die Unterthanen des Königs von Aragonien vom griechischen Kaiser im Jahre 1290 ein Handelsprivilegium. Der Kaiser erlaubt ihnen sowohl nach Konstantinopel, wie nach anderen Plätzen seines Reiches, so oft sie wollen, frei und ungehindert zu kommen, ihre Waaren ein- und auszuführen gegen Erlegung eines, wahrscheinlich herabgesetzten, Zolles von drei Prozent, und sagt ihnen Sicherheit und Schutz für ihre Person und ihr Eigenthum beim Handelsverkehr und bei Schiffbrüchen zu [189]). Dass um dieselbe Zeit die Katalanen auch in Handelsverbindungen mit Armenien stehen, geht aus einer Instruktion hervor, welche der König Jakob II. von Aragonien seinem Gesandten an den König der Mongolen zum Behuf der Unterhandlungen mit dem König von Armenien im Jahre 1293 ertheilt, nach welcher der

---

189) Capmany, *T. II. dipl. No. 249. p. 367.* — „*Nos vero praesens Crysobolum nostrum concedimus, per quod jubemus quod habitatores terrarum Barsalonae, Aragonum, Catheloniae, Majoricarum, Valentiae, Tortosae et aliarum terrarum Excellentissimi Regis Aragonum et Siciliae venire possint tam Constantinopolin quam ad alias terras Imperii nostri quotiescunque voluerint omnes illi ex ipsis qui hoc eligerint, et facere in eisdem negotiationes, quas faciendas decreverint absque aliqua molestia vel violentia, dando et solvendo occasione commercii in introitu pro singulis centum yperperis perpera tria, et pro exitu similiter yperpera tria; et illesi custodiri debeant tam in personis quam rebus eorum, ita quod nullum dampnum seu molestiam vel rapinam pati debeant per aliquem omnium illorum qui ex parte Imperii nostri fuerint etc.*“ —

Gesandte eine Reduktion der Abgaben, eine Faktorei und die Erlaubniss fordern soll, die unverkauft gebliebenen katalanischen Güter frei wieder ausführen zu dürfen [190]).

So sehen wir denn am Ende dieses Jahrhunderts den Seehandel der Katalanen ausgebreitet über das ganze mittelländische Meer, und katalanische Kaufleute und Seefahrer in den Häfen der Levante fast überall, und entschieden in denen der Berberei und Spaniens in glücklicher Konkurrenz mit den Genuesen, deren Seeverkehr damals in seiner blühendsten Periode war. Fast unerklärlich wäre dies ungemein rasche Emporblühen des Handels und der Schifffahrt von Barcelona, da hier das wichtige Moment fehlte, welches die Genuesen und Venetianer so sehr in der Ausbildung ihres überseeischen Handels förderte, nämlich die mercantile Theilnahme an den Kreuzzügen [191]), wenn nicht die besonders günstigen Verhältnisse, in welchen Barcelona sich in Bezug auf die Ausbildung seiner Handelspolitik befunden, zu erkennen wären. Unter dem Schutze mächtiger Fürsten, und begünstigt von diesen durch mannigfaltige Vorrechte, durch welche sich in dieser Stadt eine freie, fast republikanische Verfassung ausbildete, genoss sie zugleich des doppelten Vortheils der monarchischen und der repu-

---

190) *Navarrete, Disertacion l. l. Docum. No. XVII. p. 177.*

191) Zwar nahmen auch viele spanische Krieger an den Kämpfen der Kreuzfahrer Theil, wie *Navarrete* dies in seiner trefflichen Abhandlung über den Einfluss der Kreuzzüge (*Mém. de la real Acad. de Hist. de Madrid. T. V. p. 37—204.*) gezeigt hat; allein hieraus konnten dem katalanischen Seehandel nicht die Vortheile erwachsen, welche die italienischen Handelsrepubliken durch Unterhaltung des Verkehrs zwischen dem Morgenlande und dem westlicheren Europa während der Kreuzzüge aus denselben zogen. Vergl. oben S. 133.

blikanischen Regierungsform [192]). Diese gewährte ihr die nothwendige Freiheit zur naturgemässen Entwickelung ihres Handelsgeistes, jene verlieh dem Entwickelten den Schutz nach Aussen hin, auf welchen die Republiken selten die Aufmerksamkeit so konsequent richten können, wie der koncentrirtere monarchische Staat.

Nach den Katalanen waren unter den christlichen Bewohnern der iberischen Halbinsel die Kastilianer die nächsten, bei welchen Handel und Seefahrt auflebten. Dass die Bewohner der Seeplätze Nordkastiliens, die Galizier und Biscajer schon im Anfang des 13. Jahrhunderts einen bedeutenden Fischfang im atlantischen Ocean betrieben, mithin, da Seefischerei immer die beste Schule zur Ausbildung praktischer Seeleute gewesen, auch im Seewesen nicht unerfahren gewesen seyen, geht sowohl aus mehreren Fueros hervor, welche Ferdinand

---

192) In dem frei organisirten Municipalrathe von Barcelona hatten Kaufleute Sitz und Stimme. (Vergl. Brief Jakob's I. an den Magistrat von Barcelona v. J. 1249 bei *Capmany, T. II. Dipl. No. 239.* u. *T. I. Parte 2. p. 29.*). Seit d. J. 1279 bestand in Barcelona eine Handelsjunta, deren Mitglieder von der Handelskorporation der Stadt durch Stimmenmehrheit gewählt wurden. (*Capm. 1. 2. p. 153.* S. das Privilegium Peter's III. von Aragonien v. J. 1279 bei *Capmany, T. II. Dipl. No. 248. p. 367.* — „*Volumus et concedimus universis mercatoribus Barchinonae qui officium mercationis seu negationis ibi exercent aut exercuerint, quod possint eligere inter se et sibi proponere duos mercatores ex ipsis bonos et legales, qui electi de communi assensu dictorum mercatorum vel majoris partis eorum, procurent, administrent et faciant omnia quae necessaria viderint ad communem utilitatem ipsorum omnium et singulorum super mercationibus suis bene et fideliter et absque diminutione nostrorum jurium procurandis.*“ —) Ueber die im Anfange des folgenden Jahrh. abgeänderte Einrichtung dieser Handelsjunta zu dem *Consejo de los Consules del mar* wird in der Anmerk. *A.* zu diesem Abschn. die Rede seyn.

der Heilige von Kastilien in den Jahren 1237 und 1238 den Bewohnern jener Küsten in Bezug auf den Fang der Wallfische und der Sardinen (eine Species von *Clupea*) und die Gewinnung des Thrans aus diesen Fischen gab, als auch aus dem Umstande, dass die Häfen dieser Provinzen im J. 1247 für die Belagerung von Sevilla eine bedeutende Flotte liefern konnten, welche zur Eroberung dieser Stadt wesentlich beitrug [193]. Allein der Seehandel Kastiliens fing doch erst an, einige Bedeutung zu gewinnen nach der Eroberung Sevilla's im Jahr 1248, welches unter den maurischen Herrschern ein blühender Seehafen gewesen war. Der König Ferdinand wendet nach dieser Eroberung sein Hauptaugenmerk auf die Ausbildung einer Marine, deren Wichtigkeit er bei der Belagerung Sevilla's erkannt hatte, und welche ihm zur Vertheidigung der eroberten Küste von Andalusien nothwendig war. Er ernennt zu dem Ende einen Admiral von Kastilien [194]), und bewilligt den Kaufleuten, Schiffszimmerleuten und Seefahrern von Sevilla eine grosse Menge Freiheiten und Begünstigungen, damit der Handel und die Schifffahrt der Stadt, welche unter den Mauren wegen ihrer intimen Verbindungen mit Afrika so blühend gewesen, nicht sinken möchte [195]). Die Genue-

---

193) *Don Mart. Fernand. de Navarrete, Coleccion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV. Tom. I. Introduc. pag. XI.* Desselben: *Disertacion sobre las cruzadas* in den *Mém. d. l. r. Acad. de Madrid. T. V. p. 88. Conde, Hist. des Maures en Espagne T. III. p. 60. 62.*

194) Siehe über diese Würde, mit welcher Christoph Columbus nach der Entdeckung der neuen Welt bekleidet wurde, die interessanten Dokumente, welche *Navarrete* als Anhang zum 1. Th. seines genannten Werkes *p. 355—429.* mittheilt.

195) *Navarrete, Disertac. p. 89. D. Diego Ortiz de*

sen, welche damals die Herren des Handels im westlichen Theile des mittelländischen Meeres waren, zieht er durch ausgedehnte Privilegien nach Sevilla. Sie erhalten daselbst eine Handelsfaktorei mit Kirche, Bädern und Oefen, und Selbstgerichtsbarkeit unter eigenen genuesischen Konsuln [196]. Diese Begünstigungen hatten bald die wohlthätigsten Folgen. Die gleichzeitigen Kroniken erwähnen unter den in Sevilla einlaufenden Fahrzeugen Schiffe aus den Seehäfen des nördlichen Afrika's, aus Alexandrien, Genua, Pisa und Aragonien, durch welche der Austausch der Waaren der Levante und des Occidents beschafft wurde. Ferdinand's Nachfolger, Alfons der Gelehrte, wendet der Hebung des Handels in Andalusien gleiche Aufmerksamkeit zu. Er bestätigt und erweitert den Kaufleuten und Seefahrern Sevilla's ihre

---

Zuñiga, Anales ecclesiasticos y seculares de Sevilla. Madrid 1677. fol. lib. I. p. 24. 25. theilt das Privilegium Ferdinand's für die Einwohner von Sevilla vom 15. Juni 1288 (1250 unserer Zeitrechnung) mit, aus welchem wir Folgendes ausheben: „*Otrosi damos e otorgamos a los de la mar, que hayan su alcalde que les judgue toda cosa de mar, fuera ende homecillos y coloñas, deudas y empeñamientos, e todas las otras cosas, que pertenecen a fuero de tierra; — y si alguno non se pagare del juicio de este alcalde, que el alcalde cate seis Omes bonos, que sean sabidores del fuero de la mar, que lo acuerden con ellos e que muestren al querelloso lo que el y aquellos seis Omes bonos tienen por derecho; e si el querelloso non se pagare del juicio que acordare el alcalde con aquellos seis Omes bonos, que se alze a nos y a los que reynaran despues de nos. E damos y otorgamos, que podais comprar e vender en vuestras casas paños y otras mercanderias en gros y a dental como quisieredes; e damasvos viente carpinteros que labren vuestros navios en vuestro barrio y damosvos tres ferreros y tres alfaxemes etc.*“ —

196) Privilegium Ferdinand's v. J. 1251 in *Navarrete, Coleccion, T. II. p. 375.* Vergl. oben Anm. 148.

Privilegien, und bewilligt den Pisanern und den Katalanen daselbst ähnliche Begünstigungen, wie die, welche die Genuesen schon besassen [197]). Zu welcher Blüthe der Seehandel Sevilla's durch diese weisen Maassregeln schon wenige Jahre nach der Eroberung gestiegen war, ersieht man aus der Beschreibung, welche der König Alfons in seiner Geschichte von Spanien von dem Verkehr dieser Stadt macht. „Täglich, sagt derselbe, kommen Schiffe aus See den Fluss hinauf nach Sevilla aus allen Theilen der Welt. Sie kommen von Tanger, Ceuta, Tunis, Alexandrien, Genua, Portugal, England, Pisa, Bordeaux, Bajonne, Sizilien, der Gascogne, Aragonien und anderen christlichen Ländern [198]).“ Durch diesen Verkehr, durch welchen namentlich orientalische Waaren in grosser Menge nach Sevilla kamen, stieg daselbst der Wohlstand und in Folge dessen der Luxus bald zu einem solchen Grade, dass acht Jahre nach der Eroberung Alfons schon Gesetze gegen diesen übermässigen Luxus geben musste, welche jedoch ohne Wirkung bleiben mussten, da dieser Luxus eine natürliche

---

197) *Navarrete, Colec. I. p. XIII.* *„Por sabor que avemos que la Cibdad de Sevilla se pueble bien, e porque sea mas rica e mas abondada“* heisst es in diesem Privilegium des *Alonso el Sabio* für die Katalanen v. J. 1282 bei *Capmany, T. II. p. 40.* *Flam. dal Borgo, Raccolta de Dipl. Pis. p. 61.* Privilegium v. J. 1256. Vergl. oben Anm. 100.

198) *Navarrete, Disertac. l. l. p. 89.* *El su (de Sevilla) azeyte suele ser afamado e abondar en todo el mundo* fügt *Don Alonso* hinzu. Olivenöl war damals ein Hauptausfuhrartikel Sevilla's. Es wurde in grosser Menge in dieser fruchtbaren Gegend Andalusien's gewonnen, obgleich dieselbe um jene Zeiten der Schauplatz der fortwährenden Kämpfe zwischen Mauren und Christen war. Vergl. *Navarrete, l. l. p. 89–91.* *Conde, T. III. p. 60 ff.* *Capmany, T. I. P. 2. p. 44.*

Folge des gesteigerten Verkehrs und der dadurch erhöheten Industrie war, also auch uns wieder einen Beweis für jenen liefert [199]). Wie sehr aber durch diese Begünstigungen, welche Alfons dem Handel und der Seefahrt seiner Unterthanen sowohl in Andalusien, als auch denen in den nördlichen Seeplätzen seines Reiches in Viscaja und Guipuzcoa gewährte, die kastilianische Marine aufblühete, beweisen nicht minder die grossartigen Arsenalbauwerke, welche damals in Sevilla aufgeführt wurden, und die Stiftung eines eigenen militärischen Ordens zur Belohnung für Auszeichnung im Seedienst, als auch die mächtigen Flotten, welche Kastilien in den Jahren 1263 bis 1278 zur Blockade von Karthagena und Algesiras und zum Kreuzen in der Meerenge gegen die Mauren ausrüsten konnte [200]).

Alfonso's Nachfolger, Sancho IV., wendet dem Handel und der Seefahrt nicht weniger Aufmerksamkeit zu, als seine Vorgänger. Er bestätigt den Einwohnern Sevilla's und denen von Guipuzcoa ihre Vorrechte [201]), und erweitert die Privilegien der Katalanen in Sevilla, so dass sie nunmehr den bis dahin noch bevorzugten Genuesen gleich gestellt wurden. Auch vergrössert er die kastilianische Kriegsmarine [202]). So sehr aber auch durch diese und die früheren Begünstigungen der kastilianische Handel sich gegen das Ende dieses Jahrhunderts gehoben

---

199) *Navarrete, Coleccion I. p. XIV.* Vergl. bei *Don J. Sempere y Guarinos, Hist. del Luxo y de las leyes suntuarias de España. Mad. 1788. T. I. p. 87 ff.* das Gesetz vom 27. Febr. 1256, in welchem viele der damaligen kostbaren zu Anzügen und zum Schmucke dienenden Artikel genannt werden.

200) *Navarrete, Colec. T. I. p. XV. Conde, T. III. l. l.*

201) Vergl. *Navarrete, Disertac. Apendice de docum. ineditos. No. XXVI. p. 192.*

202) *Capmany, T. II. Dipl. N. XXII, XXIII* u. *XXII.*

hatte, so steht er doch, vergleichen wir ihn mit dem der Katalanen in seiner Wirkung auf die Entwickelung der kastilianischen Seefahrt, weit hinter diesem zurück. Sevilla wurde allerdings um diese Zeit eine der blühendsten Handelsstädte Spaniens, allein die fast nie unterbrochenen Kämpfe mit den Mauren, deren Schauplatz eben die schönen Ebenen Südandalusiens und das Meer zwischen Spanien und Afrika waren, verhinderte die Anknüpfung schützender Handelsverträge mit den Mauren und die freie Entwickelung der Handelsmarine von Sevilla. Der Seeverkehr Sevilla's mit den Häfen des mittelländischen Meeres war fast allein in den Händen der Genuesen und der Katalanen, deren Flaggen sowohl durch die ausgedehntesten Privilegien von Seiten der kastilianischen Könige in Sevilla begünstigt, als durch Handelsverträge mit den maurischen Königen von Granada und des nördlichen Afrika's zur See vor den Gefahren geschützt waren, welche es der kastilianischen Flagge fast unmöglich machten, im mittelländischen Meere zu erscheinen. Der Handel mit den Häfen des mittelländischen Meeres war aber damals noch der wichtigste, ja der alleinige, welcher von Wichtigkeit für die Ausbildung nautischer und kommerzieller Kenntnisse war. Erst in den folgenden Jahrhunderten gewann der Seehandel ausserhalb der Meerenge von Gibraltar Bedeutung, und seitdem treten auch erst die Kastilianer, welche durch die Lage ihrer Häfen vorzugsweise auf den Ocean angewiesen waren, als spekulirende Kaufleute und selbstthätige Seefahrer in der Geschichte des Seehandels auf.

Hiernach ist nun auch schon abzunehmen, wie es sich um jene Zeit mit dem Handel und der Seefahrt der Portugiesen verhalten habe. Freilich war es der Lage ihres Landes nach, welches sie sich seit der Mitte des zwölften Jahrhunderts nach und nach von den Mauren

erobert hatten, unmöglich die Seefahrt gänzlich zu vernachlässigen; allein bis zu Anfang des vierzehnten Jahrhundertes blieben Portugals Handel und Seefahrt doch in vollkommener Kindheit. Denn die Nachrichten von den Seesiegen der Portugiesen über die Araber i. J. 1180 zeugen weniger von dem Aufblühen der portugiesischen Marine, als von dem Heldenmuthe des Anführers Fuas Roupinho [203]). Erst unter der Regierung des Königs Diniz (1279—1325), welcher mit bewundrungswürdiger Thätigkeit und Einsicht alle Zweige der Staatsverwaltung zu heben suchte, erwachen in Portugal zuerst Betriebsamkeit und Sinn für neue Mittel des Erwerbs. Die erste Nachricht von dem Ewachen eines Verkehrs nach Aussen erhalten wir durch eine Urkunde dieses Königs v. J. 1293, in welcher er eine Handelsordnung bestätigt [204]), welche die Kaufleute des Reiches über die Abgaben von Schiffen, welche in portugiesischen Häfen nach der Bretagne, der Normandie, Flandern und England beladen würden, unter sich errichtet hatten. Ein nicht minder interessantes Zeugniss für den damals sich entwickelnden portugiesischen Seehandel giebt ein Brief des Königs Eduard II. von England an Diniz vom Jahre 1308 über den englisch-portugiesischen Handelsverkehr [205]), in welchem die damals schon zwischen den Kaufleuten beider Nationen bestehenden freundschaftlichen Verträge erwähnt werden. Zeigen aber auch diese Nachrichten, dass schon zu Ende des 13ten Jahrhunderts die Portugiesen weitere Seereisen machten, so beweisen sie doch nur die erste Entwickelung einer ge-

---

203) *B. de Brito, Monarchia Lusitana Lisb. 1632. fol. lib. XI. cap. 31* u. *33.*

204) Urkunde bei *J. P. Ribeiro, Dissertacões chronol. e crit. sobre a Hist. e Jurisprud. eccles. e civil. T. III pag. 170. N. 62.*

205) *Th. Rymer, Foedera ed. Clarke. Lond 1818. T. II. P. I. p. 58.*

werblichen Thätigkeit überhaupt, welche sich natürlich, der Lage des Landes nach, gleich nach Aussen hin, auf die See, wenden musste. Gänzlich abgeschnitten von dem Verkehr im mittelländischen Meere, blieben die Portugiesen auch noch ganz ohne Berührung mit den kommerciel und nautisch schon hochgebildeten italienischen Handelsrepubliken, und ohne Antheil an dem Handel mit dem Oriente, damals der eigentliche Nerv des höheren Handelslebens, durch welchen die Italiener so grosse Fortschritte in der Ausbildung des Seehandels gemacht hatten. Erst in der Folge, als die am mittelländischen Meere wohnenden Handelsvölker durch die Strasse von Gibraltar vordrangen, und die reichen Produkte des Morgenlandes und der orientalischen und italienischen Industrie nach den Häfen jenseits der Meerenge führten, als die Häfen Flanderns dadurch die Stapelplätze für diese und die durch die hanseatische Flagge dahin gebrachten Artikel des Nordens geworden waren, erhielten die Portugiesen einigen Antheil an dem damaligen eigentlichen belebenden Handelsverkehr durch ihre Verbindungen mit englischen und holländischen Häfen. Aber auch dann noch blieben sie untergeordnete Theilhaber dieses Verkehrs, denn obgleich die portugiesischen Häfen ganz geeignet dazu waren, Zwischenstationen für den in den folgenden Jahrhunderten so wichtigen Seehandel zwischen Italien und Flandern zu seyn, so konnten sie diese ihre Bestimmung doch nur sehr unvollkommen erreichen, weil die prohibitive italienische Handelspolitik, wie wir in der Folge sehen werden, ein Hauptaugenmerk darauf hatte, dass italienische Kaufleute auf Nationalschiffen den Handel zwischen Italien und den wichtigen Stapelplätzen in Flandern direkt unterhielten [206]). Daher ist denn auch

---

206) Daher ist auch zu erklären, dass die Schiffe der Hansa

schon um diese Zeit zu erkennen, wie die durch diese Verhältnisse gehemmte kommerzielle und nautische Thätigkeit der Portugiesen, nachdem ihr durch den Infanten Heinrich die Richtung gezeigt worden, auf welche sie eigentlich angewiesen war, plötzlich nach langer träger Entwickelung einen so bewundernswürdigen Aufschwung nehmen musste.

Wir wenden uns zu den Italienern zurück, um die Geschichte ihres Seehandels vom Anfange des 14. Jahrhunderts an, bis wohin wir sie genauer verfolgt haben, bis zum Ende des Mittelalters noch kurz darzustellen.

Nachdem wir gezeigt haben, wie am Schlusse des 13. Jahrhunderts von den italienischen Handelsrepubliken mit den Häfen des schwarzen Meeres, mit Griechenland, Kleinasien, Aegypten, der Berberei und Spanien lebhafte Handelsverbindungen angeknüpft gewesen, bleibt uns jetzt nur noch übrig, eine allgemeine Uebersicht des Verkehrs der Italiener mit den genannten Ländern während der beiden folgenden Jahrhunderte zu geben, und nachzuweisen, wie sich während dieser Zeit der Handel und die Seefahrt derselben über die Grenzen des mittelländischen Meeres hinaus bis nach den Häfen des atlantischen Oceans und denen des Kanals ausdehnten. Betrachten wir zuerst die Verhältnisse im schwarzen Meere. Hier hatten, wie schon angeführt worden, die Genuesen entschieden das Uebergewicht bekommen. Gestützt durch ihre Besitzungen und Privilegien in Konstantinopel war es ihnen möglich, die verzweifeltsten Anstrengungen, welche die Venetianer machten, sich im schwarzen Meere wieder die Oberherrschaft zu erwerben,

---

nie nach dem mittelländischen Meere, ja sogar nicht einmal über die Häfen Flandern's hinaus kamen. Vrgl. Sartorius, Gesch. der Hansa.

und durch welche sie auch einmal sogar auf kurze Zeit in Besitz der genuesischen Kolonie Kaffa kamen, zu vereiteln, so dass diese sich endlich i. J. 1299 gezwungen sahen, einen sehr nachtheiligen Frieden zu schliessen, dessen Bedingungen ihnen u. a. auch für dreizehn Jahre verboten, mit Kriegsschiffen nach dem schwarzen Meere und nach Syrien auszulaufen [207]). Die Venetianer gänzlich aus dem Handel im schwarzen Meere zu verdrängen, gelang ihnen zwar nicht, doch wissen sie dieselben immer daran zu hindern, daselbst solche Niederlassungen anzulegen, welche ihrer Oberherrschaft über dasselbe gefährlich werden könnten, und deshalb bleiben sie, so lange sie Kaffa besitzen, in fast beständigen Kämpfen mit den Venetianern, da diese ihnen den alleinigen Handel im schwarzen Meere nicht zugestehen konnten. Wir werden hier so viel wie möglich von diesen Kämpfen zweier eifersüchtiger Nationen, in welche oft fremde Völker mit hineingezogen wurden, absehen, um nur allein die Handelsverbindungen anzuführen, welche beide Nationen mit den Ländern am schwarzen Meere anknüpften.

Wir haben schon [208]) der Erwerbungen erwähnt, welche die Genüesen, nachdem Kaffa aufgeblüht war, in der Krim machten. Diese Besitzungen sicherten ihnen den Handel im asowschen Meere [209]), welcher von alten Zeiten her von grosser Bedeutung gewesen war [210]). An der Mündung des Don lag die Stadt Tana (Asow), im Mittelalter ein Stapelplatz für die Waaren des Nordens

---

207) *Dandulo Chronic.* in *Scriptt. Ital. T. XII. p. 409. Giovanni Villani, Istoria de suoi tempi in Muratori l. l. T. XIII. p. 361.* Vergl. *Marin, IV. 130.*

208) Vergl. oben S. 184.

209) Meer von Zabach oder Tabache im Mittelalter genannt.

210) *Strabo, Geograph. Lib. XI. p. 429 seq. ed. Casaub.*

und für diejenigen Indiens, welche über das Kaspische Meer und durch Karavanen von Astrakan dahin kamen [211]). Hier erwerben sich die Genuesen Handelsbegünstigungen [212]), und im Besitze der Einfahrt zum asowschen Meere, musste der Handel mit diesem wichtigen Platze, wo die Venetianer schon früher Faktoreien gehabt, bald zum grossen Theil in ihre Hände kommen. Zwar gestatten sie auch den Venetianern, daselbst Handelsverbindungen zu unterhalten, doch müssen diese sich den Anordnungen der Genuesen über diesen Handel fügen [213]). Zum Schutze dieses Handels, welcher während der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts öfters durch Feindseligkeiten von Seiten der Tartaren unterbrochen wurde, schliessen die Genuesen wiederholt Traktate mit den tartarischen Fürsten. Der älteste dieser Verträge, welcher uns aufbewahrt worden, ist vom Jahr 1383 [214]) zwischen

---

211) *Barbaro viaggio alla Tana* bei *Ramusio Vol. II. p. 96 f.* (*Venet. 1583*)

212) *Franc. Balducci Pegoloti* in (*Paggini*) *della Decima cet. T. III. p. 4.*

213) In den Jahren 1344 u. 1345 befanden sich die Genuesen von Kaffa mit den Tartaren am asowschen Meere wegen Beleidigungen, welche genuesische Kaufleute in Tana erfahren hatten, im Kriege. Die Genuesen beschliessen deshalb, in seltener Uebereinstimmung mit den Venetianern, welche gleichfalls in Tana in ihren Rechten verletzt worden, die gänzliche Abbrechung alles Handelsverkehrs mit Tana, und als die Venetianer, gelockt durch den Vortheil, welchen ihnen nun dieser von den Genuesen ihres Krieges wegen gänzlich unzugänglicher Handelsplatz darbot, der Uebereinkunft zuwider handeln, wissen die Genuesen die Aufrechthaltung des Handelsverbots mit Gewalt durchzusetzen. *Oderico Lettere ligustiche. p. 170 — 177.*

214) Eines älteren Vertrags mit Bartolomeo di Jacopo, welcher 1365 Konsul von Kaffa war (*Oderico l. l. p. 159.*), erwähnt eine Urkunde v. J. 1387, in *Not. et Extr. XI. p. 63.*

dem Konsul von Kaffa Giannone del Bosco und Iharcas-Bey, Herrn von Solkat [215]), Gesandten des Kaisers der Mongolen (wahrscheinlich Toctamisch-khan). Ausser gegenseitigen Versicherungen von Freundschaft und Schutz enthält der Traktat im Wesentlichen folgende Bestimmungen: der tartarische Bevollmächtigte tritt den Genuesen achtzehn Ortschaften, welche zu Soldaja gehört hatten, als sie diese Stadt einnahmen, und Gotia mit ihren Ortschaften und ihren christlichen Einwohnern zum völligen Eigenthum ab [216]), und giebt das Versprechen, dass den genuesischen Kaufleuten durch das ganze Kaiserreich der freie und ungehinderte Verkehr erlaubt seyn und dass ihnen keine Art neuer Abgaben auferlegt werden solle. Der Konsul von Kaffa bewilligt dagegen dem Kaiser das Recht, in Kaffa einen Aufseher halten zu dürfen, um über die Rechte des Kaisers (wahrscheinlich Zollabgaben für denselben) nach altem Herkommen zu wachen [217]). Vier Jahre später wird dieser Vertrag bestätigt und erweitert durch einen neuen Traktat, welchen die von dem Konsul von Kaffa Giovanni degli Innocenti dazu beauftragten genuesischen Gesandten Gentile de'Grimaldi und Giannone del Bosco mit einer Gesandschaft des mongolischen Kaisers Toctamisch, bestehend aus Oglan Junichi-Bey, Kotolboga-Bey, damals Herr von Solkat, und zweien anderen Tartaren, abge-

---

215) Solkat (Sorkat, Solghati, Sorgati), war eine Stadt in der Krim, nicht weit von Kaffa.

216) Ueber Gotia oder Gozia s. *Oderico, l. l. p. 137 ff.; Barbaro, Viaggi fatti da Venezia alla Tana etc.* bei *Ramusio, T. II. fol. 97.* (*Venet. 1559*) u. *Massmann, Gothica minora* in Haupt's Zeitschrift für deutsches Alterthum, 1. Bd. S. 294 ff.

217) S. diesen Vertrag in *Not. et Extr. T. XI. p. 53 – 58.*, im alt-genuesischen Dialekte u. in franz. Uebersetzung von Silv. de Sacy.

schlossen wurde. Er enthält u. a. noch Bestimmungen über die beiderseitige Auslieferung entlaufener Sklaven und das Versprechen des Kotolboga, in Solkat Geld nach einem guten Münzfuss schlagen zu lassen [218]).

Auch mit den die westlicheren Küsten des schwarzen Meeres und die nördlichen Nachbarländer des griechischen Reiches bewohnenden Bulgaren knüpfen die Genuesen um jene Zeit Handelsverbindungen an. Wir besitzen hierüber einen sehr detaillirten Friedens- und Handelsvertrag [219]), welcher ebenfalls durch die im vorhergehenden Vertrage genannten genuesischen Gesandten i. J. 1387 im Auftrage des Podesta von Pera [220]) mit zweien zu diesem Zwecke von dem bulgarischen Fürsten Juanchus, dem Sohne des Dobordize [221]), nach Pera gesendeten Abgeordneten [222]) abgeschlossen wurde. Dieser

218) Urkunde in *Not. et Extr. T. XI. p. 62 — 64.* Vergl. *Oderico, l. l. p. 181 ff.*

219) Urkunde in *Not. et Extr. l. l. p. 65—71.*

220) *Joannes de Mezano, Potestas Peyrey et Januensium in imperio Romaniae. l. l.*

221) Ueber diesen Juanchus (welcher Name eine Veränderung von Johannes ist) u. seinen Vater Dobordize vergl. die gelehrte Abhandlung *Silv. de Sacy's* über diesen Traktat in den *Mém. de l'Inst. roy. de Franc, Acad. des inscript. et belles-lettres T. VII. (1824) p. 306 — 318.* Das Gebiet dieses Juanchus lag in dem Theile Bulgarien's, welcher im Süden durch den Balkan und im Osten durch das schwarze Meer begrenzt wird, und welcher seit langer Zeit Dobruze (Dobrudje) heisst, ein Name slavischen Ursprungs (von *dobro* oder *dobre*, gut), der zu verschiedenen Zeiten einem bald grösseren, bald kleineren Theile Bulgariens beigelegt worden. Vrgl. *de Sacy, l. l. p. 298 — 306.*

222) „*Discreti et sapientes viri, domini Costa et Jolpani, ambassatores, nuncii et procuratores speciales ad infrascripta, transmissi per magnif. et potent. dnum, dnum Juanchum cet.*" — *l. l.* p. 65.

mit allen Formalitäten abgefasste und von beiden kontrahirenden Partheien beschworene Traktat enthält ausser allgemeinen gegenseitigen Friedens- und Freundschaftsversicherungen im Wesentlichen folgende Stipulationen: die bulgarischen Gesandten versprechen im Namen ihres Herrn den Genuesen im Reiche des Juanchus Sicherheit, Rechtsschutz und gute Behandlung sowohl zu Lande, wie zu Wasser und auch bei Schiffbrüchen. Juanchus lässt in seinem Gebiete genuesische Konsuln mit den ausgedehntesten Befugnissen zu, und verspricht, denselben in der Ausübung ihrer Gewalt jede Art von Schutz und Beistand zu gewähren [223]); auch bewilligt er den Genuesen ein passendes Stück Landes, um darauf eine Handelsfaktorei und eine Kirche zu erbauen. Den Genuesen wird ferner erlaubt, alle Arten von Waaren aus den Staaten des Juanchus auszuführen, ausgenommen Lebensmittel während einer Hungersnoth, doch sollen, wenn der Fürst von dieser Bedingung irgend eine Ausnahme machen sollte, die Genuesen der am meisten begünstigten Nation gleich gestellt werden. Das Eigenthum und die Waaren der Genuesen sollen nur zwei Prozent Abgaben von ihrem Werthe beim Transito durch die Staaten des Juanchus bezahlen, d. h. ein Prozent Einfuhr- und ein Prozent Ausgangszoll, die Schiffe,

---

223) *„Praefati ambassatores Costa et Jolpani promixerunt, in ipsis terris consulem Januensem recipere, qui reddat et ministret jus et justitiam Januensibus quibuscumque, de et super omnibus causis et controversiis inter ipsos Januenses emergendis vel oriendis, seu inter dictos Januenses et subditos praefati domini Juanchi, civiliter et criminaliter, ita tamen quod actor sequi debeat forum rei; cui consuli eligendo, mitendo et mansuro in dictis terris praestare debeat auxilium, concilium, fortiam et favorem, ad officium suum exercendum et Januenses quoscumque in suo territorio frequentantes gubernandum et regendum etc.“ l. l. p. 67.*

Gold, Silber, echte Perlen und andere Kostbarkeiten sind jedoch ganz frei von Abgaben [224]). Im Fall Juanchus den Frieden mit den Genuesen brechen und Krieg gegen sie führen wolle, wird er den in seinen Staaten ansässigen Genuesen Schiffe verschaffen, damit sie mit ihrem Eigenthum binnen eines bestimmten zureichenden Zeitraumes sein Gebiet verlassen können, auch wird er ihnen einen Monat Zeit, um ihre leichten Waaren fortzuführen, und 6 Monate für den Transport ihrer Schiffe und ihres Salzes bewilligen. Diese Klausel ist gegenseitig, so wie die Bedingung, dass derjenige der beiden Kontrahenten, welcher den Stipulationen des Traktats zuwider handele, eine Summe von 100,000 Perperi bezahlen solle, für welche das Eigenthum als Unterpfand hafte.

Im Jahre 1387 schliessen dieselben genuesischen Gesandten auch einen Friedens- und Handelsvertrag mit dem immer weiter siegreich vordringenden türkischen Sultan Murad I., dem Sohne Urchan's [225]). Die Freundschaft dieses Fürsten, welcher damals das ganze nordwestliche Kleinasien mit seinen wichtigen Küsten besass, und welcher auch schon ausgedehnte Eroberungen in Bulgarien, welches seit d. J. 1392 ganz in seine Gewalt

---

224) „*Item promixerunt nuncii quod domin. Juanchus salvabit omnes et singulas res et merces quorumcumque Januensium, nec exigere, percipere vel colligere, exigi, colligi, vel percipi facere a dictis Januensibus, pro eorum rebus et mercibus ibidem portandis, vehendis, vel transmittendis, et tam per mare, quam per terras, nisi duos pro centenario tantum valoris et existimationis dictarum rerum; videlicet, unum pro centenario pro introitu, et alterum pro exitu cet.*“ *l. l. p. 69.*

225) *Pax cum domino Morath-Beghy*, mitgetheilt von *Silv. de Sacy* in *Not. et Extr. XI. p. 59—61.*

kam, gemacht hatte [226]), war den Genuesen um so wichtiger, als er durch seine Besitzungen am Hellespont und durch seine mächtigen Flotten beinahe alleiniger Herr des Einganges zum schwarzen Meere war [227]). Der genannte Traktat, in welchem schon ältere Verträge mit Murad und seinem Vater erwähnt werden [228]), enthält ausser Bestimmungen über die Abgaben, welche die Unterthanen des Murad in Pera zu entrichten haben und über die wechselseitige Auslieferung entlaufener Sklaven, von Seiten Murad's das Zugeständniss für die Genuesen, dass sie in seinem ganzen Gebiete sicher und ungehindert jede Art von Handel treiben und namentlich Getreide aus demselben ausführen dürfen zu dem Preise, zu welchem die Sarazenen, die Griechen und die Venetianer es erhielten [229]).

---

226) Ueber das Verhältniss des genannten Juanchus zu Murad s. *de Sacy* in *Mém. de l'Inst. l. l. p. 315 ff.*

227) Vergl. Jos. von Hammer, Gesch. des Osmanischen Reiches, Th. I. Buch V.

228) „*Magnificus et potens dominus, dom. Moratibei magnus armiratus et dom. armiratorum Turchiae, ex una parte; et nobiles prudentes viri Gent. de Grimald. et Jan. de Bosco, ambasiatores — ex altera parte; — ratifficaverunt, aprobaverunt et confirmaverunt omnia pacta, conditiones et promissiones, factas et facta tam inter ipsum magnific. dnum Moratibei, quam inter recolendam memoriam magnifici dni, dni Orchani, patris sui — et illustrem Commune Januae.* — “ *l. l. p. 59.*

229) „*Magnificus dnus Moratibei promisit dictis ambasiatoribus — quod Januenses in toto territorio suo stabunt, manebunt et transitum facient, salvi et securi, et ibi negotiari et mercari poterunt, emendo et vendendo omnes merces quas voluerint pro suo libito et voluntate — et ultra promisit — quod omnia et singula navigia Januensium — poterunt in toto territorio suo victualibus onerari solvendo — illud quod solvent Saraceni, Graeci, Veneti et alii qui minus solvunt.*“ —

Zugleich mit dem Aufblühan des genuesischen Handels in der Krim und im westlichen Theile des schwarzen Meeres verbreitete er sich auch nach dem östlichen Theile dieses Meeres, wo schon von Alters her Trapezunt [230]) ein Hauptpunkt des Varkehrs gewesen war. Im Mittelalter erlangten hier die Genuesen, und neben ihnen auch die Venetianer, bei den griechischen Herrschern aus dem Hause der Komnenen, welche nach der Errichtung des lateinischen Kaiserthums in Konstantinopel unter dem Titel als Kaiser von Trapezunt ein bedeutendes Reich gegründet hatten, die ausgedehntesten Handelsbegünstigungen. Die Küsten dieses Reiches erstreckten sich damals vom Phasis in Colchien, wo jetzt Poti am Rioni- oder Fachs-Flusse liegt, bis zum Vorgebirge Karambis in Paphlagonien, dem heutigen Vorgebirge Kerempe [231]). Schon im Anfange des 14. Jahrhunderts hatten die Genuesen Handelsverträge mit diesen Kaisern. Denn schon vor dem Jahre 1303 besitzen sie in Trapezunt

---

230) Massudi, der um d. J. 947 n. Chr. schrieb, erwähnt Trebisund's als einer Stadt, wohin türkische, römische und andere Kaufleute in grosser Menge kämen. *Not. & Extr. Tom. I. p. 16.* — Die Genuesen verkehrten dahin wahrscheinlich seit der ersten Hälfte des 13. Jahrh., denn Pachymeres schreibt im J. 1306 von den Genuesen: ἐξ ἀρχαίου κατοικοῦσι τὴν τῶν Τραπεζουντίων χώϱαν. *Pachym. Andronic. Palaeolog. lib. V. cap. 29. ed. Posson. p. 263.* Vergl. *Marini Sanuto, vite de' duchi di Venezia*, in *Murat. Script. Rer. Ital. Tom. XXII. p. 899.*

231) Die Bewunderung, welche die Pracht der Hauptstadt, ihre reizenden Umgebungen, die schönen Frauen des Landes und das üppige Leben am Hofe der komnenischen Kaiser bei den dahin kommenden italienischen Kaufleuten erregten, machte, dass Trapezunt im Mittelalter als ein Zauberland angesehen wurde, wohin die Dichter den Schauplatz ihrer romantischsten Dichtungen verlegten. Vergl. Fallmerayer, Gesch. des Kaiserthums von Trapezunt. München 1827. p. 314 ff.

eigene Quartiere und das Recht sich beim Handel ihrer eigenen Maasse und Gewichte zu bedienen [232]). Leider haben wir weder über diese noch über die später von den Genuesen in Trapezunt erlangten Begünstigungen die Urkunden. Allein aus mehreren Nachrichten über das Verhältniss der Genuesen zu den Kaisern von Trapezunt um jene Zeit geht hervor, dass sie in Trapezunt sehr bedeutende Niederlagen hatten, und dass sie den schwachen Kaisern, welche oft ihres Geldes und ihrer Schiffe bedurften, die grössten Privilegien entrissen. So verlangen sie i. J. 1306 vom Kaiser Alexis II. die Abschaffung aller Eingangs- und Ausgangszölle, weil sie in Konstantinopel ganz frei von Abgaben seyen. Auf die Weigerung des Kaisers brechen sie alle Verbindungen mit ihm ab, und lassen durch einen öffentlichen Ausrufer alle in der Hauptstadt ansässigen Genuesen auffordern, sich mit ihren Waaren und ihrer ganzen beweglichen Habe auf der eben segelfertigen Flotte einzuschiffen. Die Kaiser, welche wohl wusste, dass die Venetianer gleich bereit seyn würden, den von ihren Nebenbuhlern verlassenen Platz einzunehmen, legt, statt sich durch die von den Genuesen ergriffenen Maassregeln schrecken zu lassen, ihren Waaren einen neuen Ausgangszoll auf, und schickt, da sie diesen nicht zahlen wollen, seine Truppen gegen sie. Es kommt zu einem Treffen, in welchem eine Vorstadt und ein Theil der genuesischen Magazine in Flammen aufgehen. Diesmal zogen die Genuesen den Kürzeren, sie werden geschlagen und müssen unterhandeln. Sie schliessen Frieden

232) Dies geht hervor aus dem Handelstraktat, welchen Venedig im J. 1303 mit dem Kaiser von Trapezunt schliesst, und welchen *Marin, T. VI. p. 146 ff.* mittheilt. Vergl. *Marin, T. IV. p. 86.*

und erhalten nur gegen Geld einen neuen vortheilhaften Handelsvertrag [233]). Ein ander Mal aber waren sie glücklicher. Im Jahre 1380 weiss ein einfacher genuesischer Bürger Megollo Lercari, welcher um eine von einem Günstlinge des verweichlichten Kaisers Alexis III. beim Schachspiel im kaiserlichen Palast erlittene Beleidigung zu rächen, die Küsten des Reiches verheerte, diesen Kaiser in solchen Schrecken zu versetzen, dass er dem Genuesen, welcher als Genugthuung erweiterte Handelsprivilegien für seine Nation fordert, dieselben bewilligt. Die Genuesen erhalten eine Faktorei und ein Konsulat [234]).

Obgleich dieser blühende Handel der Genuesen im schwarzen Meere oft gefährlich bedroht wurde, sowohl durch die Zwistigkeiten mit den Bulgaren und den Kaisern von Trapezunt, wie durch die immer mehr überhand nehmenden Seeräubereien der in Kleinasien siegreich vordringenden Türken und durch die Eifersucht der Venetianer, welche in fast allen Handelsplätzen jenes Meeres neben den Genuesen sich Handelsbegünstigungen zu verschaffen wussten, so wissen diese sich doch im Besitze der Handelssuprematie im schwarzen Meere zu behaupten, selbst nachdem ihre Macht im mittelländischen Meere durch unglückliche Kriege mit Venedig schon lange gesunken war. Noch bis in die Mitte des 15. Jahrhunderts besitzt Genua eine grosse Anzahl von der Kolonie Kaffa [235]) abhängiger Handelsplätze und

---

233) *Pachymeres, l. l.*

234) *Ub. Follietae Hist. Genuens. Lib. VIII.* in *Graevii Thes. T. 1. p. 1. Petri Bizari Sentinat. Senatus populique Genuensis domi forisque Rer. gest. Hist. atque Annal., Antverp. 1579. lib. VII.*

235) Kaffa selbst stand damals in grösster Blüthe. Die reichen Kaufherren dieser christlichen Kolonie hatten in ihren luxuriösen Haushaltungen christliche und muhamedanische Sklaven zur

hat Handelskonsulate in Trapezunt, Sinope, Sebastopel und in andern Häfen des schwarzen Meeres [236]). Mit den Türken, welche das Reich der Seldschuken in Kleinasien eingenommen hatten, welche den Kaisern von Trapezunt eine Provinz nach der andern entrissen und gefährliche Flotten auf dem schwarzen Meere hatten, wussten sie sich lange durch Verträge und Tributzahlungen zu befreunden [237]).

Allein nach der Mitte des 15. Jahrhunderts wird ihr Handel im schwarzen Meere immer mehr gefährdet durch die fortwährend wachsenden Eroberungen der Türken, und seit der Eroberung Konstantinopel's durch Muhammed II. i. J. 1453 erhält er einen Schlag, in Folge dessen er bald gänzlich erstarb. Zwar erhalten die Genuesen in Pera, welche dem Sieger von Konstantinopel die Thore ihrer befestigten Besitzung demüthig geöffnet hatten, von demselben die Zusage der Sicherheit für ihre Person und ihr Eigenthum [238]); allein die brutale Be-

---

Bedienung. Noch im J. 1431 schliesst die Republik Genua über den Sklavenhandel zwischen Kaffa und Alexandrien einen Traktat mit dem Sultan von Aegypten, in Folge dessen der Sultan einen genuesischen Kaufmann in Kaffa als seinen Sklavenlieferanten anstellt. *Bertrand de la Brocquière, Voyage d'outre-mèr, en 1432 et 1433* in den *Mém. de l'Institut. Tom. V. Sciences morales et politiques.* Vrgl. d. Instruktion für die genues. Gesandten zum Behufe eines Vertrages mit dem Sultan von Aegypten v. J. 1431 in den *pièces diplomat. tirées des Archiv. de Gènes par Silv. de Sacy; Not. et Extr. Tom. XI. p. 71 ff.*

236) *Folieta, l. l. p. 557. 558.*

237) *Ducas, Hist. Byzantina. Par. 1649. lib. XXV. p. 90.*

238) S. J. v. Hammer, Gesch. des osmanischen Reiches. Th. I. S. 557 u. S. 675 ff., wo die interessante Kapitulation von Galata (Pera) nach der im Besitze des Hn. von Testa in Pera befindlichen Urkunde in griech. Sprache mit der deutschen Uebersetzung mitgetheilt wird, in welcher es u. a. heisst: „Ich der Grossherr, der Grossemir, Sultan Mohammed-Bey, — schwöre

handlung, welche sie von dem Sieger zu erdulden hatten, lehrte sie bald, dass mit diesen rohen Muhamedanern nicht ein solcher friedlicher Verkehr möglich seyn würde, wie sie ihn mit den höher kultivirten in Aegypten, Afrika und Spanien angeknüpft hatten, und zeigte ihnen die Gefahr, welche trotz der Friedensversicherungen des Sultans ihren Besitzungen im schwarzen Meere drohete. Deshalb tritt die Republik in der Ueberzeugung, dass ihre Mittel zu schwach seyen diese Besitzungen zu beschützen, in demselben Jahre, in welchem Konstantinopel gefallen war, der Bank von St. Georg ihre Kolonie Kaffa und alle ihre Besitzungen und Handelsfaktoreien

---

beim Gott des Himmels und der Erde — und bei meinem Säbel, mit dem ich umgürtet bin. Dieweilen die katholischen Archonten Galata's an unsere grossherrliche Pforte die geehrten Archonten, den Herrn Bailo Paraban (Pallavicino) und den Herrn Marchese Drifangho (Marco de Tronchi), und den Dolmetsch Nicolas Pelazoni (Pallazzoni) geschickt, und meine Herrlichkeit gebeten haben, dass sie ihre Gesetze nach der Gewohnheit jedes Landes meiner Herrschaft haben mögen, so nämlich, dass ich die Mauern zerstöre, sie aber alle ihre Sachen behalten mögen, — dass sie ihre Waaren frei verkaufen, wie jeder Ort meiner Herrschaft, dass sie frei gehen und kommen mögen, zu Wasser und zu Lande, dass sie keine Mauth entrichten sollen, und keine Zwangarbeit, dass sie aber Kopfsteuer geben sollen, wie jeder Ort meiner Herrschaft. — Sie sollen ihre Kirchen haben und ihre Gesänge, nur sollen sie keine Glocken u. Token schlagen — sie sollen aber keine neue Kirchen erbauen. Die Kaufleute der Genuesen sollen frei gehen und kommen, und ihre Geschäfte verrichten; ich werde ihre Kinder zu Janitscharen nicht wegnehmen, auch sollen ihre Jünglinge nicht mit Gewalt zu Türken gemacht werden, auch soll ihnen meine Herrlichkeit keinen Sklaven zur Aufsicht stellen, sondern die Galater sollen sich selbst einen Aeltesten wählen, welcher die Geschäfte der Kaufleute schlichte. — Gegeben i. J. nach Erschaffung der Welt 6961, der Hedschra 857 zu Ende des Monats Dschemasiul-ewwel.“ (Ende May 1453).

im schwarzen Meere mit allen Revenuen und Privilegien gegen die Verpflichtung dieselben zu schützen ab [239]). Die Protektoren der Bank machen auch die grössten Anstrengungen, die ihnen anvertrauten Besitzungen zu schützen, allein alle dahin gesendeten Unterstützungen, denen auch der Papst Calixt III. bedeutende Hülfsmittel hinzufügte, sind nicht im Stande, den Ruin des seit zwei Jahrhunderten so blühenden genuesischen Handels in jenem Meere abzuwenden. Die Türken entreissen den Genuesen zuerst Amastro (heute Amassero), das alte Amastris in Paphlagonien, welches ihnen als Handelsstation zwischen Konstantinopel und Trapezunt gedient hatte. Bald darauf fällt auch dieser letztere Hafen, in welchem die Genuesen unter den griechischen Herrschern so ausgedehnte Handelsprivilegien gehabt hatten, in die Hände der Türken und wird den Lateinern verschlossen [240]). Indess den letzten Todesstoss, welcher den genuesischen Handel im schwarzen Meere traf, führten die Genuesen selbst. Die reiche und starke Kolonie Kaffa, noch ein wichtiger Stützpunkt des genuesischen Handels in jenem Meere, entging noch für längere Zeit den Eroberungen der Türken. Sie hielt sich siegreich gegen die Angriffe der Chazaren und der Tartaren der Krim, die Genuesen von Kaffa waren auf dieser Halbinsel gefürchtet, durch ihre Hände gingen noch zum grossen Theil die Handelsgeschäfte im schwarzen Meere [241]). Vielleicht hätten die Türken sie noch lange im Genusse dieser Vortheile gelassen, hätten sie dieselben nicht selbst durch ihren Stolz

---

239) *Oderico, Lett. ligust. p. 187.* Urkunde darüber mitgetheilt von *Silv. de Sacy*, in *Not. et Extr. XI. p. 81 ff.*

240) v. Hammer, Gesch. des osman. Reiches Th. II. Kap. I. Fallmerayer, a. a. O. 2. Buch Kap. 9.

241) *Oderico, l. l. p. 189 ff.*

verscherzt. Das übermüthige Benehmen des genuesischen Konsuls von Kaffa, Antonio de Gabello, i. J. 1474 gegen den Khan der Tartaren veranlasste diesen, den Sultan von Konstantinopel zu Hülfe zu rufen, um sich an den stolzen Genuesen in Kaffa zu rächen [242]). Mit Freuden ergreift dieser die Gelegenheit, eine reiche christliche Kolonie zu plündern, den Handel der Franken im schwarzen Meere zu zerstören und sich zum Herren dieses Meeres zu machen. Er schickt eine Flotte von 482 Fahrzeugen, die eben segelfertig lag, um eine Expedition gegen Kandia zu unternehmen, mit einer Armee von 20,000 Mann nach der Krim, wo sie ohne Widerstand landen. Eine furchtbare Artillerie greift Kaffa an, die Genuesen wollen kapituliren, werden aber von den Türken gezwungen, sich auf Diskretion zu ergeben. Die dort aufgehäuften Reichthümer werden geplündert, die genuesischen Kaufleute werden gezwungen, sich von der Sklaverei frei zu kaufen, 1500 junge Leute werden unter die Janitscharen des Sultans gesteckt, der Rest der Einwohner, welcher aus 60,000 Italienern, Griechen, Armeniern, Wallachen, Cirkassiern und anderen Nationen bestanden haben soll, wird als Sklaven auf dem Markte Konstantinopels verkauft. Eins der mit Beute für den Sultan beladenen genuesische Schiffe leidet im schwarzen Meere Schiffbruch, die Türken zwingen die Genuesen von Pera, den Werth desselben dem kaiserlichen Schatze zu ersetzen. Nach dem Ruin von Kaffa fiel bald Alles, was die Genuesen in der Krim und im schwarzen Meere besassen, in die Hände der Feinde, und seitdem war die Macht der Italiener in diesem Meere für immer vernichtet [243]).

---

242) *Formaleoni, Storia del Mar nero Tom. II. p. 97.*
243) *Oderico l. l. Formaleoni l. l. p. 101 ff. Cronica*

Viel ausführlicher, als die eben geschilderten Handelsverbindungen der Genuesen im schwarzen Meere, liessen sich die der Venetianer darstellen, weil wir über diese, Dank sey es den vorzüglichen Nachforschungen Marin's, bei weitem mehr Urkunden besitzen, als über die genuesischen. Wir müssen uns aber hier, weil die Venetianer doch überall daselbst nur neben den Genuesen Handelsverbindungen hatten und im Allgemeinen diesen nachstanden, darauf beschränken, ihre Verbindungen nur kurz anzuführen, und nur da etwas ausführlicher bei ihnen zu verweilen, wo sie dazu dienen können, mehr Licht über den Handel der Italiener im schwarzen Meere während des 14. und 15. Jahrhunderts zu verbreiten, als es die sehr mangelhaften Nachrichten über die genuesischen Handelstraktate daselbst zu thun im Stande sind.

Nicht lange gelang es den Genuesen, die Venetianer vom Handel in Konstantinopel und im schwarzen Meere gänzlich auszuschliessen, denn schon einige Jahre nach Abschluss des Traktates, in welchem sie dem griechischen Kaiser das Versprechen abgezwungen hatten, nur ihnen und den Pisanern den Handel in Konstantinopel und nach dem schwarzen Meere zu gestatten [244]), wissen die Venetianer von demselben Kaiser, dem die Politik rieth, sich auch auf andere lateinische Völker zu stützen, sich neue günstige Verträge über ihren Handel nach dem griechischen Reiche zu verschaffen, durch welche ihnen dann auch wieder der Zutritt zum schwarzen Meere gebahnt wurde [245]). — Im Jahre 1287 sendet

---

di **Benedetto Dei** in: *Della decima e delle altre gravezze de' Fiorentini fino al Secolo XVI. Lisb. e Lucca 1765. T. II. p. 269.*

244) Vergl. oben Anm. 150.

245) Vergl. den Traktat zwischen Venedig u. dem Kaiser vom J. 1268 bei ***Marin*** *T. IV. p. 336 ff.*

die Republik wieder einen Konsul nach Sudak [246]); allein die älteste Urkunde, welche wir über die Handelsverbindungen der Venetianer mit den Tartaren besitzen, ist erst aus dem J. 1333 und nicht 1287, wie Marin zu beweisen sucht [247]). Es ist dies ein Vertrag, welcher mit Usbeg, Khan der Tartaren von Kiptschak abgeschlossen und am 7. August 1333 am Ufer des Kuban unterzeichnet wurde, und welcher der älteste bekannte Vertrag zwischen den Tartaren und einer christlichen Macht überhaupt ist. Es wird in demselben den Venetianern ein Platz in Tana eingeräumt, um darauf Häuser und Waarenmagazine zu erbauen, der Eingangszoll auf drei Prozent festgesetzt und die Abgabe der Schiffe von einem und zwei Segeln, so wie die Wägung der Waaren im Beiseyn des Zollaufsehers und eines Abgeordneten des venetianischen Konsuls geregelt [248]). Vierzehn

---

246) *Marin, Tom. VI. p. 69.*

247) a. a. O. *p. 72.*

248) *Marin, Tom. IV. p. 128. p. 136 ff.* Vollständig abgedruckt ist dieser Traktat in Jos. v. Hammer's Gesch. des osman. Reiches, Bd. II. p. 665. — Der von *Marin T. VI. p. 72.* mitgetheilte Vertrag mit Cotelamur, Khan der Krim, dem die Jahreszahl fehlt, ist jedenfalls nicht aus d. J. 1287, wie Marin annimmt, denn dieser Cotelamur ist kein anderer als Kotlogh-Temir, der Statthalter Usbeg's in der Krim, welcher erst i. J. 1399 starb. (v. Hammer, Gesch. der goldenen Horde in Kiptschak p. 366). Dieser Vertrag ist wahrscheinlich gleichfalls aus d. J. 1333 und vielleicht nur ein besonderer Zusatzartikel zu dem mit Usbeg abgeschlossenen Traktate, da im Eingange desselben ebensowohl Kotlogh-Temir, wie Usbeg genannt wird („*In virtute aeterni Dei et sua magna pietate miserante Osbach verbum nostrum, de pertinentia Cutluctemir ad Machmatoia principalibus et majoribus de Tana et ad comerzarios et pedazarios et multis hominibus et universis.*"); während er doch für den Handel mit der Krim keine Bestimmungen enthält, sondern nur über den

Jahre später wird dieser Vertrag, nachdem der Handel in Tana wegen des Krieges Dschanibeg's, des Sohnes Usbeg's mit den Genuesen von Kaffa für einige Zeit darniedergelegen hatte, nach Beendigung dieses Krieges wieder erneuert [249]). Im Jahre 1355 oder 1356 schliessen die Venetianer auch wieder einen neuen Vertrag mit dem Khan von Solkat, in welchem ihnen u. a. auch ein Hafenplatz abgetreten wird, um daselbst eine Stadt anzulegen [250]). Der letzte zwischen den Tartaren und Venedig

---

mit Tana handelt; dieser mit Kotlogh-Temir abgeschlossene dagegen allein Stipulationen für den Verkehr mit der Krim enthält. — Vielleicht ist dieser Vertrag aber auch noch später abgeschlossen, da er in dem *Libro dei Patti* nach einem mit Berdibeg i. J. 1358 zu Lordo am 8. Tage des Monats Siwal (Schewwal) unterzeichneten Traktate mitgetheilt wird und die Unterschrift hat: „*Dado in Lordo in lo mese de Siwal di XV.*" Jedenfalls ist dieser Vertrag aber vor dem J. 1397 abgeschlossen, denn sonst würde sich Kotlogh-Temir nicht blos Herr von Solkat in demselben genannt haben. Vergl. Hammer, Gesch. der gold. Horde p. 364 ff. — Uebrigens behandelt Hr. v. H. in diesem Buche bei der wiederholten Erwähnung dieses Traktates den Kotlogh-Temir (Kutlugh-Timur) und den Kotloghbeg, vor deren Verwechslung S. 662 ausdrücklich gewarnt wird, offenbar als eine und dieselbe Person. S. 297 sagt er: „Kotlog-Temir, welchen die pohlischen Schriftsteller Kadlubeg nennen, war ein Statthalter Usbeg's in der Krim. An denselben — ist der am 7ten August 1333 unterzeichnete Vertrag gerichtet"; S. 255 heisst es: „Kotlogh-Timur's Diplom wies den Venetianern drei Häfen in der Krim an" und dabei wird auf die Beilage Nr. VI. verwiesen, wo S. 521 dies besprochene (wörtlich mit dem von *Marin VI. p. 71.* übereinstimmende) Aktenstück abgedruckt ist, welches Hr. v. H. S. 297 erwähnt; und S. 303 sagt Hr. v. H.: „In der Krim und in Chuaresm schalteten und walteten als Usbeg's rechter und linker Arm die beiden Kotlogh, in Chuaresm Kotlogh-Temir, in der Krim Kotloghbeg."

249) Die Urkunde hierüber ist mitgetheilt in Hammer-Purgstall, Gesch. der gold. Horde, Beilage VI.

250) *Marin, Tom. VI. p. 73 ff. Pactum cum Ramadamo* (?)

abgeschlossene Vertrag, den wir kennen, ist v. J. 1358. Er wurde mit Berdibeg, dem Sohne und Nachfolger Dschanibeg's, abgeschlossen und besteht in einer Bestätigung und Erweiterung des Traktates v. J. 1347 mit Dschanibeg [251]). Spätere Verträge finden sich nicht, doch scheint dieser Zweig des venetianischen Handels im schwarzen Meere noch bis zur Zeit der Eroberung Konstantinopels durch die Türken von Bedeutung gewesen zu seyn, wenn gleich die venetianischen und genuesischen Kaufleute in Tana öfters durch die Plünderung ihrer Waarenmagazine, namentlich während des Krieges zwischen Toktamisch und Timurleng zu leiden hatten [252]).

Die Erlangung günstiger Handelsverträge mit den Bulgaren war für Venedig noch viel wichtiger, als für Genua, weil die Venetianer einen Theil ihres Handels mit dem schwarzen Meere und mit Konstantinopel zu Lande und die Donau hinab durch das Gebiet der Bulgaren betrieben. Diesen Handelsweg sich offen zu erhalten, mussten sie sich um so mehr angelegen seyn lassen, als ihnen der Seeweg nach dem schwarzen Meere öfters durch die Genuesen sehr erschwert und manchmal sogar ganz verschlossen wurde. Daher scheinen sie bei ihren Handelsverträgen mit den Bulgaren auch immer besonders auf die Erlangung billiger Bedingungen für den

---

dominatori in Sorgati. — Marin setzt diesen Traktat, der das Datum: *Anno 757 dell' Egira* trägt, irrthümlich in d. J. 1383 n. Chr.

251) Die interessante Urkunde ist mitgetheilt von Hammer a. a. O. S. 519 ff.

252) Vergl. *Marin, T. VII. p. 109 ff. Formaleoni, T. II. p. 59 ff. De Guignes, Hist. des Huns P. IV. lib.* XX. *Viaggio di M. Josafa Barbaro alla Tana* (1436) in *Ramusio Raccolta T. II. fol. 92 ff. Mar. Sanuto* b. *Murat. T.* XXII. *p. 763. 923.*

Transitohandel ihr Augenmerk gerichtet zu haben [253]). Von Urkunden über diese Verträge theilt Marin jedoch nur eine aus dem Jahre 1352 mit [254]).

Von den Handelstraktaten, welche Venedig mit den Kaisern von Trapezunt abgeschlossen, besitzen wir mehrere, die wir etwas ausführlicher anführen müssen, da sie uns zugleich Licht geben über die Handelsverhältnisse der Genuesen in Trapezunt, über welche wir oben keine Urkunden haben anführen können. Der älteste Traktat zwischen Venedig und den Kaisern von Trapezunt ist aus dem J. 1303 und im Wesentlichen folgenden Inhalts: 1) der Kaiser gestattet dem Dogen von Venedig in Trapezunt, gleich wie die Genuesen, einen eigenen Hafen zu haben, und verspricht, dass die venetianischen Kaufleute sowohl in dieser Stadt, wie in allen anderen und in allen dem Reiche unterworfenen Plätzen Sicherheit und gute Aufnahme finden, und weder bei ihrer Ankunft, noch bei ihrer Abreise belästigt werden sollen. 2) Die Venetianer dürfen frei jede Art von Handel treiben gegen Erlegung der hergebrachten Abgaben, wie die Genuesen sie bezahlen. 3) Diese Abgaben dürfen nicht 20 trapezuntische Asper [255]) für die zur See eingeführte Last [256]) übersteigen. 4) Von allen eingeführten Waaren, welche an Nichtvenetianer verkauft werden, müssen, wenn sie dem Gewichte unterworfen

---

253) *Marin, T. IV. p. 178.*

254) *Marin, T. IV. p. 174 ff.* Vergl. *de Sacy* in den *Mém. de l'Inst. T. VII. p. 309.* Depping führt über diesen Landhandel der Venetianer nach dem schwarzen Meere noch eine Urkunde aus d. J. 1144 an. *Hist. du Com. T. I. p. 195.*

255) *Asper* (*ἄσπρον*) ist eine griech. Silbermünze, von welcher 60 Stück einen Thaler Cour. ausmachen. S. Fallmerayer, a. a. O. p. 319.

256) *Soma*, eine Saumladung, Last eines Maulthieres.

sind[257]), die Verkäufer 3 Prozent bezahlen und 1½ Prozent für das Wägen, und eben so viel der Käufer. Wenn die Waaren nicht gewogen werden, so braucht nur der Verkäufer 3 Prozent zu bezahlen. Wenn Käufer und Verkäufer Venetianer sind, und die Waaren gewogen werden müssen, so bezahlen beide 1½ Prozent. Brauchen die Waaren nicht gewogen zu werden, so sind, wenn Käufer und Verkäufer Venetianer sind, beide von aller Abgabe frei. 5) Die nicht ausgepackten und nicht verkauften Waaren sind ebenfalls von Abgaben frei. 6) Ebenso können Gold, Silber, Perlen und kurze Waaren in alle Theile des Reiches eingeführt und verkauft werden, ohne irgend eine Abgabe zu bezahlen, ausgenommen die oben angeführten 20 Asper, welche für jede Last zu entrichten sind. 7) Alle Kaufleute, welche zu Lande nach den kaiserlichen Staaten kommen, sollen den zur See ankommenden gleichgestellt seyn, d. h. sie sollen Sicherheit für ihre Person und ihr Eigenthum haben gegen die Abgabe von 12 Asper pr. Last und 1 Prozent von Allem, was sie verkaufen. 8) Wenn ein Venetianer von einem anderen Venetianer Gold- oder Seidenstoffe, oder Artikel ähnlicher Art kauft, so hat er dafür 1 Prozent Abgaben zu bezahlen, wie die Genuesen es thun. 9) Alle Fremden, welche mit Venetianern kommen, sollen wie diese betrachtet werden, sie müssen jedoch die Steuer bezahlen, welcher die Fremden unterworfen sind. Diese Steuer soll in die kaiserliche

---

257) „*Si esse merci andranno soggette a peso*“ und „*suscettibili di peso*“ heisst wohl so viel als: „die Waaren, welche nach dem Gewichte verkauft werden.“ Die für diese Art von Waaren im Tarif bestimmten Abgaben wurden offenbar für den Handel mit denselben noch ausser der schon genannten allgemeinen Eingangssteuer, welcher alle eingeführten Waaren unterworfen waren, erhoben.

Privatkasse [258]) fliessen und zu nichts Anderem gebraucht werden, wenn der Hof sich nicht über diesen Artikel mit den Venetianern verständigt. 10) Den Venetianern werden 227 Schritt Landes, der Schritt zu 10 Palmen gerechnet, abgetreten, um darauf eine Kirche zu bauen, in welcher sie Priester und Mönche nach ihrem Belieben fungiren lassen können. Auch dürfen sie auf diesem Terrain Häuser und eine Faktorei errichten. Sie dürfen einen ihrer Nation zum Bailo bestimmen, welcher seinen Landsleuten Recht spricht. Dieser Bailo darf in seinem Palaste Edelknaben, Bedienten und eine Musikbande halten, wie der Bailo in der Romania, auch soll er dieselbe Autorität und Macht haben, wie jener. Endlich wird den Venetianern gestattet, sich venetianischer Gewichte, Maasse und Makler zu bedienen, wie es den Genuesen erlaubt ist [259]). — Diese Stipulationen wurden im J. 1319 durch einen neuen Handelsvertrag erneuert [260]). Wahrscheinlich wurde dieser blühende Handel der Venetianer mit Trapezunt, wie der mit dem schwarzen Meere überhaupt, gleich nach der Mitte dieses Jahrhunderts für längere Zeit unterbrochen durch den erbitterten Krieg mit Genua, dem sogenannten Krieg von Chioggia, welchen die Genuesen i. J. 1356 anfingen, um die Venetianer gänzlich vom Handel mit dem schwarzen Meere auszuschliessen, und welcher nach

---

258) *Alla cassa del vestiario; vestiarium*, eigentlich die Garderobe, wurde auch im Mittelalter für die Privatkasse überhaupt gebraucht. S. *Dufresne, Gloss. Med. et Inf. Lat. T. VI. p. 1511.*

259) *Marin, T. IV. p. 145 ff.*

260) Eine lateinische Kopie dieses Traktats findet sich im Archiv zu Venedig. (Fallmerayer, a. a. O. p. 320 ff.). Vielleicht ist dieser von Fallmerayer mitgetheilte Vertrag und der, welchen Marin in d. J. 1303 setzt, einer und derselbe. Sie stimmen nämlich fast wörtlich überein.

langen Jahren wechselnden Glückes zwischen beiden Nationen endlich mit der Demüthigung der Genuesen endigte. Dies geschah erst i. J. 1380 [261]), allein schon um d. J. 1362 scheint dieser erbitterte Krieg sich von seinem anfänglichen Schauplatze, den griechischen Gewässern und denen des schwarzen Meeres nach den italienischen Gewässern zurückgezogen zu haben, denn im J. 1363 erneuert Venedig seine alten Handelsverträge mit Konstantinopel [262]), und zwei Jahre darauf schliesst die Republik auch wieder einen neuen Handelstraktat mit dem Kaiser von Trapezunt, in welchem der letztere sein Bedauern darüber ausdrückt, dass die Venetianer, welche früher die Häfen seines Reiches so fleissig besucht hätten, seit längerer Zeit nicht dahin gekommen seyen [263]). Dieser Traktat enthält übrigens im Wesentlichen dieselben Bedingungen und denselben Abgabentarif, wie der von Marin mitgetheilte aus d. J. 1303. Endlich haben wir noch einen Traktat mit Trapezunt aus d. J. 1391, in welchem der Abgabentarif etwas verändert erscheint [264]).

Dies sind die Aktenstücke, welche wir über die Handelsverbindungen der Venetianer mit den Ländern am schwarzen Meere während des 14. Jahrhunderts besitzen. Es geht daraus hervor, dass die Venetianer gegen den Anfang des 15. Jahrhunderts überall in jenen Ländern neben den Genuesen bedeutende Handelsniederlagen hatten. Seit dieser Zeit musste aber natürlich der venetianische Handel im schwarzen Meere das Schicksal

---

261) Vergl. *Marin, VI. Lib. II. Cap. 4—6.*

262) *Marin, VI. p. 152 ff.*

263) Urkunde mitgetheilt in: *Joseph. Pasinus, Codices manuscript. Biblioth. Taurinensis. Tur. 1749 fol. p. 222. Codex CXVII.*

264) *Pactum cum Trapesunta* bei *Marin, T. VI. p. 276.*

des genuesischen theilen, d. h. er wurde immer mehr bedroht durch die überhand nehmende Macht der Türken in Kleinasien und in den griechischen Gewässern. Wir haben angeführt, dass die Genuesen lange Zeit ihren Handel in jenem Meere vor dieser Gefahr durch Bündnisse mit den Türken und durch Tributzahlungen an dieselben zu schützen suchten. Die Venetianer scheinen anfangs andere Mittel versucht zu haben, die ihrem Handel drohende Gefahr abzuwenden. Als derselbe wiederholt durch türkische Seeräuber gestört wurde, ergriffen sie die Waffen gegen diese Feinde, und schlugen sie in einer Seeschlacht vor Gallipoli. Auf der feindlichen Flotte, welche zum Theil in die Hände der Sieger fiel, fand man Genuesen, Katalanen, Franzosen und Sizilianer [265]). In dem Friedensvertrage, welchen die Republik nach diesem Siege mit den Türken im Jahre 1416 schliesst, bedingt sie sich das Recht aus, die türkischen Seeräuber, welche ihnen Schifffahrt im Archipel und in den Dardanellen belästigten, verfolgen zu dürfen. Auf gleich ehrenvolle Weise erzwingen sie i. J. 1430 die Erneuerung des von Murad II. durch die Eroberung von Thessalonich gebrochenen Friedens durch Einnahme und Schleifung des asiatischen Schlosses der Dardanellen [266]). Nach dem Falle Konstantinopels, welches sie redlicher vertheidigt hatten als die Genuesen, schliessen die Venetianer i. J. 1454 einen Traktat mit Muhammed II., welcher im Wesentlichen dieselben Stipulationen enthält,

---

265) *Ducas, Hist. Byzantina. lib. XXI.* Vergl. J. v. Hammer, Gesch. des osm. Reiches I. S. 369 ff. u. *M. Sanuto, l. l. p. 901 ff.* Die Genuesen vermietheten den Türken öfters ihre Schiffe zum Transport von Truppen nach Europa. *Ducas, l. l. lib. XXV.* u. *XXVII.*

266) *Laugier, hist. de Venise, Tom. VI. p. 94. p. 101. Ducas, l. l. lib.* XXIX.

welche die Genuesen ein Jahr früher für die willige Ueberlieferung ihrer Festung Pera von demselben Sultan erhalten hatten [267]). Allein nach dem gänzlichen Untergange des genuesischen Handels im schwarzen Meere durch Zerstörung der genuesischen Kolonien unterhandeln die Venetianer auf einem anderen Fusse mit den Türken, um aus dem Falle ihrer Rivalen Vortheil zu ziehen. Sie erkaufen i. J. 1478 von den Türken gegen Abtretung mehrere Besitzungen in Griechenland und gegen einen jährlichen Tribut von 10,000 Dukaten die Erlaubniss, das schwarze Meer zu befahren [268]). Doch genossen sie nicht lange die Früchte dieses erniedrigenden Traktates, denn Bajazet verschloss ihnen trotz des i. J. 1482 erneuerten Handelstraktates den Zutritt zum schwarzen Meere gänzlich, und so ging auch der venetianische Handel nach jenen Gewässern bald nach dem Ruin des genuesischen zu Grunde.

Kürzer als die eben dargestellten Handelsverbindungen, welche von den Genuesen und Venetianern im schwarzen Meere während des 14. und 15. Jahrhunderts unterhalten und angeknüpft wurden, lässt sich der Handelsverkehr dieser beiden Nationen während desselben Zeitraumes mit den Ländern am mittelländischen Meere schildern, weil hier nicht wie dort neue Verbindungen eingegangen, sondern die schon bestehenden und von uns schon angeführten nur unterhalten wurden, bis sie nach und nach durch dieselben Feinde, welche ihren

---

267) *Pax cum Imperatore Turcorum* vom 18. April 1454 bei *Marin*, *T. VII. p.* 283 *ff.* Es wird in demselben ein ähnlicher mit dem Vater Muhammed's abgeschlossener Vertrag erwähnt.

268) *La Pacie l'anno 1478, che ferono li Veneziani chol Gran Turcho vituperosa*, in der Kronik von *Benedetto Dei*, *l. l. T. II. p. 272 ff. Formaleoni, T. II. p. 109. Laugier, l. l. T. VII. p. 377.*

Handel im schwarzen Meere zerstörten, immer mehr beschränkt wurden.

Betrachten wir zuerst die Handelsverbindungen der Venetianer. Bei weitem am wichtigsten war im mittelländischen Meere für sie während dieser letzten Periode des Mittelalters der Handel mit Aegypten, denn seitdem der Verkehr im schwarzen Meere überwiegend in die Hände der Genuesen gekommen war, waren die Venetianer mit ihrem grossen Bedarf an orientalischen Artikeln vorzugsweise auf die ägyptischen Häfen angewiesen. Diese Wichtigkeit der Handelsverbindungen mit Aegypten stieg aber um so mehr, als die sonstigen Wege, welche die Venetianer sich zur Erlangung dieser Artikel eröffnet hatten, immer mehr verschlossen wurden. Dies geschah zuerst in Kleinasien, mit welchem, wie wir gesehen haben, die Venetianer im 13. Jahrhunderte lebhafte Handelsverbindungen angeknüpft hatten, welche durch Handelstraktate, besonders mit den seldschukischen Sultanen, geschützt wurden [269]). Diese Handelsverbindungen scheinen schon im Anfang des 14. Jahrhunderts, wo das Reich der Seldschuken zu Grunde gegangen war, sehr gelitten zu haben, denn die fortwährenden verheerenden Kämpfe, welche mit dem Entstehen und der Entwickelung der Dynastien verknüpft waren, welche sich auf den Trümmern des seldschukischen Reiches erhoben [270]), mussten nothwendig lähmend auf den im 13. Jahrhundert so blühenden Transitohandel dieser Länder einwirken. Immer mehr aber musste dieser Handel zerfallen, als diese Gegenden Kleinasiens der Hauptschauplatz der Eroberungskriege der im 14. Jahrhundert un-

---

269) Oben S. 165. 166.

270) Vergl. J. v. Hammer, Gesch. des osm. Reiches. Th. I. p. 35 — 40. p. 195 — 197. u. a. a. O.

aufhaltsam sich ausbreitenden Osmanen geworden, durch welche endlich, nach fast anderthalb Jahrhunderte dauernden Kriegen mit stammverwandten Fürsten, — unter denen die mächtigsten die von Karaman, — mit den von Osten eingefallenen Mongolen unter Timur und mit den von Süden zum Schutze des eigenen Gebietes herbeigezogenen Aegyptern, die südlichen an das mittelländische Meer und an Syrien grenzenden Länder Kleinasiens in den dauernden Besitz der Osmanen kamen [271]). Vergebens suchen wir in den Geschichten dieser Länder um jene Zeit nach Nachrichten über Handelsverbindungen der Venetianer mit denselben und über den damaligen Zustand des Karavanenhandels, durch welchen zur Zeit der seldschukischen Sultane wie von Alters her die Waaren von Norden, Osten und Süden nach Haleb (Aleppo) und nach Ajazzo zusammenflossen. Dennoch haben wir anderswo Andeutungen, dass dieser Handel auch während dieser Zeit nicht gänzlich zu Grunde ging. Balducci Pegolotti, der sein für die Handelsgeschichte des 14. Jahrhunderts unschätzbares Werk [272]) um die Mitte dieses Jahrhunderts schrieb, giebt u. a. ausführliche Nachrichten über die Zölle, welche auf dem Wege von Ajazzo bis nach Tauris (Torisso) zu bezahlen waren [273]), und über die Münzen, Maasse und Gewichte mehrerer Plätze in Kleinasien, woraus hervorgeht, dass die Italiener mit denselben in Handelsverbindungen standen.

---

271) Hammer, Th. I. S. 198–200. S. 225 ff. S. 293–302. Th. II. S. 85–90. S. 104. S. 681, 682.

272) *Libro di divisamenti di paesi e di misure di mercatanzie, e d'altre cose bisognevoli di sapere a' Mercatanti di diverse parti del Mondo,* im 3. Theile des Werkes: *Della decima e delle altre gravezze. Lisbona e Lucca 1766. 4.*

273) *l. l. p. 9.* Ueber Ajazzo s. Anm. 120.

Unter diesen scheinen die Hafenplätze Setalia [274]) und Ajazzo die wichtigsten gewesen zu seyn, in dem letzteren hatten die Venetianer Abgabenfreiheit [275]). Wahrscheinlich ging aber auch dieser Handel zu Grunde, als gegen den Anfang des folgenden Jahrhunderts das Reich Karaman und die östlich davon gelegenen Länder nach langen Kämpfen unter die Botmässigkeit der Osmanen kamen, denn seit der Zeit musste die venetianische Flagge in den Häfen dieser Länder fast immer als eine feindliche angesehen werden [276]).

Aehnliches Schicksal erfuhr der venetianische Handel mit Konstantinopel und den sonstigen Häfen der griechischen Gewässer. Wenig halfen den Venetianern die früher mit den griechischen Kaisern geschlossenen Handelsverträge, denn seitdem vom dritten Decennium des 14. Jahrhunderts an die Uebergänge der Osmanen nach Europa immer häufiger und die dazu benutzten Flotten immer zahlreicher wurden, besonders aber, seitdem sie i. J. 1357 durch die Eroberung von Gallipoli, dem grossen Stapelplatz für den Handel nach dem schwarzen Meere und nach Kleinasien, dauernd festen Fuss in Europa gefasst hatten, wurde die Gefahr für die venetianischen Kauffahrer

---

274) *Setalia di Turchia*, das heutige *Antalia*, das alte *Attalia*, war im Mittelalter einer der bedeutendsten Handelsplätze in Karaman. Vergl. J. v. Hammer, Gesch. des osm. Reiches I. 425. 644. *Pegolotti, l l. p. 42. 43. 79.* Mannert, VI. 2. p. 129. und die Karte zu *Marini Sanuti Liber secretorum fidelium crucis.* Setalia war den Italienern besonders wichtig, weil in diesem Hafenplatze der bedeutende Ertrag der Alaunbergwerke von Kutahia (Pegolotti's Coltai, das alte Cotyaium, Hammer I. 184.), welche jährlich 4000 Zentner für den auswärtigen Handel lieferten, verschifft wurde. *Pegolotti, l. l. p. 370.*

275) *Pegolotti, p. 45.*

276) Vergl. J. v. Hammer, a. a. O. I. S. 225. 427. 445. 455.

in jenen Gewässern und für den Handelsverkehr in den Ländern, die seitdem der Schauplatz der fortwährenden Kämpfe zwischen Christen und Osmanen wurden, zu gross, als dass die allerdings öfters von der Republik mit den türkischen Sultanen geschlossenen, aber meist nur wenig beobachteten Friedensverträge dieselben hätten hinlänglich schützen können [277]). Freilich finden wir noch Spuren dieses venetianischen Handelsverkehrs bis zum Ende des 15. Jahrhunderts. So erhielten die Venetianer nach der Eroberung von Konstantinopel einen nicht ganz ungünstigen Handelstraktat von Muhammed II. [278]), und nach der Uebergabe Scutari's i. J. 1478, welches sie mehrere Jahre gehalten und heldenmüthig vertheidigt hatten, wird ihnen in dem mit demselben Sultane geschlossenen Friedensvertrage die Erlaubniss zugestanden, in Konstantinopel einen Bailo mit Ausübung der bürgerlichen Gerichtsbarkeit über seine Landsleute anzustellen, und mit den osmanischen Staaten Handel zu treiben gegen einen jährlichen Zoll von 10,000 Dukaten für alle von Venetianern in dieselben eingeführten oder aus denselben ausgeführten Waaren [279]). Aehnliche Bedingungen, jedoch nur durch die Gunst der Umstände, erhielt die Republik i. J. 1482 vom Sultan Bajezid II. [280]). Allein diese letzten Lebenszeichen sind doch im Vergleich mit dem früher so kräftig blühenden Leben der venetianischen Handelsverbindungen mit Griechenland, den Inseln im ägäischen Meere und den westlichen Küsten Kleinasiens so unbedeutend, dass wir die Zeit des allmähligen Absterbens dieses viele Jahrhunderte hin-

---

277) Vergl. J. v. Hammer, a. a. O. S. 129—147.

278) S. oben Anm. 267.

279) *Laugier, hist. de Venise. T. VII. liv. XXVII. p. 347.*

280) *Laugier, T. VII. p. 377.*

durch jene Länder beherrschenden Handels in die Mitte des 14. Jahrhunderts, und sein Todesjahr in das der Eroberung Konstantinopels durch Muhammed II. setzen müssen.

Je mehr aber die Handelsverbindungen der Venetianer mit dem schwarzen Meere, mit Kleinasien und mit Griechenland gehemmt wurden, desto wichtiger ward für sie der Verkehr mit Syrien und Aegypten, deren Häfen ihnen von der Zeit an fast allein ihren sehr grossen Bedarf an orientalischen Waaren liefern mussten. Einige Andeutungen werden hinreichen, den Gang des venetianischen Handelsverkehrs seit Anfang des 14. Jahrhunderts auseinanderzusetzen und den Eifer zu zeigen, mit welchem die Republik die freundschaftlichen Verbindungen mit den mamelukischen Sultanen von Aegypten zu unterhalten suchte, welche seit der Vertreibung der Christen aus Acre auch wieder im ausschliesslichen Besitze Syriens, der nur einmal durch den Feldzug Timur's gestört wurde, sich befanden.

Wir haben schon oben (S. 189) den Friedenstraktat angeführt, welchen Venedig i. J. 1302 nach einem Kriege gegen Aegypten mit dem Sultan Muhammed abgeschlossen hatte [281]). Die Republik liess sich in demselben ihre alten von den Sultanen Melek-al-ken und Melek-al-Adel [282]) erhaltenen Privilegien bestätigen und

---

281) Es war dies der Sultan Melek el Nasr, Sohn des Kelaun, der i. J. 1299 den Thron bestieg und während seiner langjährigen, jedoch mehremale unterbrochenen Regierung, den Wohlstand seines Reiches ausserordentlich hob. Vergl. *De Guignes, Hist. des Mameluks Baharites* im 4ten Theile der *Hist. des Huns p.* 206 *ff.*

282) *Marin, IV. p.* 270. Die genannten Sultane sind die oben Anm. 129. näher bezeichneten, woselbst auch der mit dem letzteren geschlossene Traktat vollständig mitgetheilt ist.

erhielt auch mehrere neue Stipulationen [283]). Diese zeigen, dass den Venetianern von Seiten des Sultans der Zugang zu allen Häfen Syriens und Aegyptens unter billigen Bedingungen gestattet war. Welcher Art und von welcher Bedeutung aber der Handelsverkehr in diesen Häfen um jene Zeit war, darüber haben wir umständliche und genaue Nachrichten durch das Werk des edlen Venetianers Marino Sanuto, welches derselbe in der Absicht schrieb, den Pabst und die Fürsten Europas davon zu überzeugen, dass die Macht und der Glanz der Sultane von Aegypten, die auch Herren des heiligen Landes waren, sicher zu Grunde zu richten seyen, wenn man dem Handel mit den Produkten des Orients, der durch ihr Land ging und der sie reich mache, eine andere Richtung gäbe, und wenn man ihnen die Zufuhr

---

283) Diese sind folgende: 1) Wenn ein Venetianer Gold oder Silber verkauft, so ist der Käufer verpflichtet, auf der Stelle zu bezahlen. 2) Die für den eigenen Gebrauch der Venetianer bestimmten Lebensmittel (Käse und Wein) brauchen keinen Zoll zu bezahlen. 3) Die Venetianer dürfen in der Duane so viele wohlbeschaffene und bedeckte Magazine haben, als sie bedürfen. 4) Sie dürfen für das Geld, welches sie aus dem Verkaufe der von den Christen verbotenen Artikel lösen, in Aegypten Waaren einkaufen und dieselben ganz zollfrei ausführen. 5) Sie brauchen, wenn ihre Abreise von Alexandrien oder anderen Plätzen im Gebiete des Sultans verzögert wird, keine besonderen Abgaben (*caffum*, *arsum*, *zilia*) zu bezahlen. 6) Jedes venetianische Schiff, welches in irgend einem zur Jurisdiction des Sultans gehörigen Hafen einläuft, kann, wenn es daselbst keine Handelsgeschäfte machen will, sich daselbst verproviantiren und denselben nach Belieben wieder verlassen, ohne dafür Abgaben zu bezahlen. 7) Wenn einem Venetianer Unrecht geschieht, und sein Konsul ihm den Rath ertheilt, deshalb beim Sultan zu reklamiren, so soll der Kadi gehalten seyn, ihm ein Empfehlungsschreiben an den Sultan zu geben.

von Sklaven und Kriegsbedürfnissen gänzlich abschneide [284]). Sein Plan war, den Zug sämmtlicher Waaren Indiens über Bassora, Bagdad und Tauris (Tebriz) nach Kaffa, Tana und den mittelländischen Küsten Kleinasiens hinzuleiten. Dies Werk [285]), zu welchem der Verfasser die Materialien auf Reisen in Syrien und Aegypten gesammelt hatte, enthält ausser den wichtigsten Nachrichten über den damaligen Zustand des Handels in Syrien und Aegypten die vollständigste Geographie dieser und der angränzenden asiatischen und afrikanischen Länder und grossartige Ansichten über Handelspolitik. Da wir dasselbe aber weiterhin noch ausführlicher benutzen müssen, so beschränken wir uns hier auf die Angabe, dass damals Alexandrien und darnach einige Häfen Syriens, besonders Bairuth und Acre diejenigen waren, in welchen die Venetianer die orientalischen Waaren gegen europäische Erzeugnisse und gegen Sklaven aus den Ländern am schwarzen Meere einkauften [286]).

---

284) *Liber secretorum fidelium Crucis super terrae sanctae recuperatione et conservatione, cujus auctor Marinus Sanutus, dictus Torsellus* in *Bongars. Gesta Dei per Francos. T. II.*

285) Vergl. *Il Milione di Marco Polo, publ. dal Conte Baldelli-Boni. T. I. §. 41 ff.*

286) *l. l. lib. I.* Vergl. *Pegolotti. l. l.* — Marino Sanuto, i. J. 1260 zu Venedig geboren, ein Landsmann und Zeitgenosse des Marco Polo, welchen er aber nicht gekannt hat, „der Raynal des Mittelalters, dem aber noch die Leichtgläubigkeit eines philosophischen Abbé des achtzehnten Jahrhunderts abging", (Al. v. Humboldt, krit. Untersuchungen I. p. 273) verfolgte im Wesentlichen dieselbe Idee, für welche der berühmte Raymund Lullius seine Zeitgenossen zu begeistern suchte. Schon i. J. 1286 überreichte dieser dem Pabste eine Abhandlung über die Eroberung des heiligen Landes. Sein Plan bestand ebenfalls darin, die Sultane Aegyptens dadurch zu Grunde zu richten, dass die Chri-

Gegen die Mitte dieses Jahrhunderts scheint der Verkehr mit Aegypten und Syrien wieder eine Zeitlang ins Stocken gerathen zu seyn, wahrscheinlich, weil die Venetianer damals ihre ganze Aufmerksamkeit darauf richteten, im schwarzen Meere die herrschenden Genuesen zu verdrängen, vielleicht aber auch durch ein geschärftes Verbot der Kirche jene Häfen zu besuchen, welches leicht durch die vermehrte Einfuhr verbotener Waaren nach Aegypten, wozu der vierte Artikel des Handelstraktates vom J. 1302 die Venetianer eigens aufmunterte, hervorgerufen werden konnte. Im J. 1344 schickt die Republik aber wieder einen Gesandten an den Sultan, welcher ihr die Bestätigung der früheren Verträge wie-

---

sten den Specereihandel durch die Länder derselben aufgäben. Er suchte zu beweisen, dass, wenn man nur zehn Jahre lang den Handel mit Aegypten unterbrechen wollte, man das Land gänzlich ruiniren würde, und dass dies möglich wäre, wenn die christlichen Kaufleute selbst in Bagdad und Indien die oriental. Produkte holten. Lullius hörte nicht auf den Eifer der christlichen Fürsten für die Eroberung Palästina's und die Bekehrung der Muselmänner anzufachen. In einer Abhandlung, welche er i. J. 1305 schrieb (*Tract. de Fine*, gedruckt zu Majorka 1665), setzte er weitläufiger seinen Plan auseinander, die Produkte Indiens, welche Europa über Syrien und Aegypten erhielt, auf einem kürzeren Wege zu erlangen und dadurch die Sarazenen zu schwächen, zu isoliren und zu bekehren. Allein seine wie Sanuto's grossartigen Pläne blieben unausgeführt, weil die Handelsstaaten Italiens sich zu sehr an den Verkehr mit Aegypten gewöhnt hatten und auch wegen der Wichtigkeit der indischen Waaren für ihren Verkehr es nicht wagen konnten, den einmal gewohnten Weg für dieselben auch nur für den Augenblick aufzugeben, um einen anderen erst zu bahnenden einzuschlagen. Es ist bekannt, dass Lullius endlich i. J. 1315 den Märtyrertod zu Bugia in Afrika fand. Vergl. Neander, Kirchengeschichte V. I. p. 114 ff. *Navarrete* in den *Mem. d. l. Real Acad. d. l. hist. de Madrid Tom. V. p. 93 – 96.*

der erwirkte [287]). Hierauf versuchen die Venetianer durch Ausrüstung mehrerer Kauffahrer nach Alexandrien den fünf Jahre lang unterbrochen gewesenen Handel auf den Grund der vom Sultan zugestandenen Bedingungen wieder aufzunehmen, und da das Resultat dieser Unternehmung günstig ausfällt, so sucht die Republik beim Pabst Clemens V. um eine Erneuerung der Erlaubniss nach jenen Ländern zu handeln nach, welche ihr auch auf zehn Jahre unter der Bedingung, dass die Ausfuhr verbotener Artikel (Eisen und Kriegsbedürfnisse) bei Strafe der Exkommunikation untersagt bleibe, gewährt wird [288]. Es ist wohl nicht zu bezweifeln, dass in Folge dessen dieser Handel bald wieder einen bedeutenden Aufschwung nahm, was auch aus dem freundschaftlichen Briefwechsel des Sultans mit dem Dogen Andrea Dandolo [289]) und aus den umständlichen Nachrichten hervorgeht, welche Pegolotti über die in den Häfen und Handelsplätzen Aegyptens und Syriens gebräuchlichen Münzen, Masse, Gewichte und Handelsusanzen giebt [290]). In der Folge wurde freilich wohl dieser Verkehr durch politische Ereignisse und durch die häufigen Militärrevolutionen in Aegypten und Syrien, bei welchen die Magazine der Kaufleute öfters geplündert wurden, mitunter wieder gestört, jedoch wahrscheinlich immer nur auf kurze Zeit, denn beide Nationen bedurften des gegenseitigen Austausches ihrer Produkte und Waaren zu sehr, als dass sie lange ohne denselben hätten bleiben können. Wissen wir auch für diese Behauptung keine direkten Beweise

---

287) *Marino Sanuto, Vite de'Duchi di Venezia* in *Muratori Script. Rer. Ital. T. XXII. p. 611.*

288) *M. Sanuto* a. a. O.

289) *M. Sanuto l. l. p. 619.*

290) *Pegolotti l. l.* z. B. *p. 49. p. 55 ff.*

anzuführen, so erscheint sie doch hinlänglich gestützt durch die Nachrichten über die ungeheuren Schätze welche die Sultane und die höheren Beamten in Aegypten und Syrien aufhäuften, und über die Summen, welche zur Besoldung der Truppen verwendet wurden. Sie beweisen die enorme Einnahme der Sultane, und somit den lebhaften Verkehr des Landes mit den christlichen Kaufleuten, da die Zollabgaben von den Waaren, welche durch die Verbindungen mit diesen in Umlauf gesetzt wurden, immer den grössten Theil des Einkommens der mamelukischen Sultane bildeten [291]). Die nachtheiligste Unterbrechung des friedlichen Verkehrs der Venetianer mit Aegypten in diesem Jahrhunderte bewirkten wohl die Unternehmungen des Königs von Cypern gegen Aegypten in den Jahren 1365 bis 1367, in welche die Venetianer sich gegen ihre sonstige kluge Handelspolitik mit hineinziehen liessen. Die Mameluken rächten sich dafür durch Zerstörung der venetianischen Handelscomptoire [292]), doch scheinen auch nach dieser Unterbrechung der kommerziellen Verbindungen zwischen beiden Nationen bald wieder angeknüpft worden zu seyn [293]).

---

291) Vergl. J. v. Hammer, Gesch. des osman. Reiches. Th. II. p. 470. 475. *De Guignes l. l.* besonders *p. 200. 201. 203. 208. 212. 215. 218.* — Ueber die Zolleinkünfte Aegyptens in früherer Zeit s. *Elmacini Hist. Saracenica, ed. Erpenius p. 218 cet. Quatremère Mémoires sur l'Egypte. T. II. p. 310 ff. p. 366.*

292) *De Guignes l. l. p. 235—238. M. Sanuto l. l. p. 659.*

293) Depping (l. l. T. II. p. 118) nimmt an, dass in Folge dieser Unternehmung des Königs von Cypern gegen Aegypten der venetianische Handel dahin bis zum J. 1388 unterbrochen gewesen sey. Hiergegen spricht aber zunächst die Reisebeschreibung Frescobaldi's, der i. J. 1784 über Aegypten eine Wallfahrt nach Jerusalem machte. (*Viaggio di Frescobaldi in Egitto e in terra santa. Roma 1818. 8. p. 70. 77.* und a. a. O.). Frescobaldi ging

Gegen das Ende dieses Jahrhunderts muss jedoch das gute Vernehmen mit Aegypten wiederum gestört worden seyn, denn i. J. 1388 schickt die Republik eine feierliche Gesandschaft mit grossen Geschenken an den Sultan, in der Absicht, von demselben einen neuen Handelsvertrag zu erlangen. Sie erhält beim Sultan die wohlwollendste Aufnahme und Erfüllung aller Bitten. Es wird ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem die Eingangszölle für venetianische Waaren bedeutend herabgesetzt werden, und in welchem der Republik erlaubt wird, in Kairo einen Gesandten zu halten und in allen Häfen Aegyptens Konsuln anzustellen, denen das Recht zugestanden wird, die venetianische Flagge auf ihren Faktoreien wehen zu lassen [294]. In Folge dieses neuen Vertrages scheint der Handelsverkehr Venedigs mit den Ländern des Sultans wieder kräftig aufgeblüht zu seyn, denn obgleich es uns an bestimmten Nachrichten über die Gestaltung desselben während der nächsten Jahre nach diesem neuen Vertrage fehlt, so haben wir deren doch genug für die ersten Jahre des folgenden Jahrhunderts, aus welchen zu schliessen ist, dass derselbe sich

---

mit einem venetianischen Fahrzeuge, dessen Ladung, bestehend aus Tuch, Kupfer, Oel und Saffran, nach Alexandrien bestimmt war, nach diesem Hafen und fand dort Empfehlung und Unterstützung durch den venetianischen Konsul, wornach derselbe daselbst in bedeutendem Ansehen gestanden haben muss. — Dass aber das gute Einverständniss mit dem Sultan schon eher und gleich nach Beendigung des Krieges der Franken gegen Aegypten und Syrien hergestellt worden, scheint aus den freundschaftlichen Ausdrücken des Sultans in einem Antwortschreiben an den Dogen Marco Cornaro, der i. J. 1368 starb, hervorzugehen. *Mar. Sanuto, l. l. p. 665.*

294) *Formaleoni, Storia del commerzio nel Mar nero. T. II. p. 54–57.*

seit längerer Zeit im ununterbrochenen Gange befunden haben muss. Welche reichen Waarenlager die Venetianer damals in den Häfen Syriens hielten, geht aus den Verlüsten hervor, welche venetianische Kaufleute durch die Expeditionen der Genuesen gegen Syrien in den Jahren 1401 und 1402 erlitten [295]). Nicht minder bedeutend war ohne Zweifel damals ihr Umsatz in Alexandrien [296]).

Sehr ungenügend zwar sind wieder die Nachrichten, welche wir für die folgenden Jahre bis z. J. 1420 über diesen Handel besitzen, aber doch hinreichend zu zeigen, welch grosse Summen in demselben umgesetzt wurden [297]). Eine grossartige Idee von der Bedeutung dieses Handels mit der Levante i. J. 1420 erhalten wir aber durch den offiziellen Bericht, welchen der Doge Thomas Mocenigo in diesem Jahre dem Senate der Republik über den Zustand ihres Handels abstattete. Aus diesem Berichte geht hervor, dass allein Oberitalien und das venetianische Gebiet jährlich aus Venedig 50,000 Zentner Baumwolle zu einem Werthe von 250,000 Dukaten, 520 Ballen [298]) Kanehl, den Ballen zu 160 Dukaten, 3,400 Last (*carichi*) Pfeffer, die Last zu 100 Dukaten, 3000 Zentner Ingver, über 1000 Zentner Zucker — ein, zwei und

---

295) Vergl. *Mar. Sanuto, l. l. p. 785—792. p. 800—801.* u. *p. 835.* — In Bairuth waren alle in den Magazinen lagernden Waaren Eigenthum venetianischer Kaufleute. *l. l. p. 786.*

296) Vergl. *M. Sanuto, p. 822.*

297) Nachrichten über die reichen Ladungen der aus Aegypten und Syrien kommenden Schiffe finden sich z. B. bei *Sanuto p. 838. 915. 938.* Verbindungen mit Syrien i. J. 1414 *p. 889* u. *890.*

298) *Fardi*, (*pardo* in Handelstraktaten aus dem 13. Jahrh.), provenzalisch *fardo*, französisch *fardeau*, ein Ballen, eine Tracht. Vergl. *Silv. de Sacy* in *Not. et Extr. d. l. Bibl. du Roi. Tom. XI. p. 30.* Diese Benennung hat sich als *Fardehl* für einen Ballen Kanehl bis heute erhalten. —

drei mal raffinirt zu einem Durchschnittspreise von 15 Dukaten pr. 100 ℔ — erhielten [299]). Bedenken wir nun zugleich die grosse Masse dieser Artikel, welche Venedig damals jährlich nach Deutschland, Frankreich, Flandern und England versandte, so können wir uns einen Begriff machen von dem enormen Werthe der jährlich von venetianischen Kaufleuten aus den ägyptischen und syrischen Häfen ausgeführten Waaren, denn diese Häfen waren um jene Zeit eigentlich die einzigen, in welchen die Venetianer diese Artikel einkauften [300]).

Dieser enorme Verkehr konnte aber natürlich nur stattfinden, wenn die kommerziellen Verbindungen zwischen den beiden Völkern durch feste Verträge und eine umsichtige Handelsgesetzgebung geregelt und geschützt waren. Diesen für das Bestehen des Verkehrs nothwendigen Zustand der Dinge zu erhalten liess sich aber die Republik immer sehr angelegen seyn. Auch um diese Zeit schickte sie deshalb wieder eine Gesandschaft an den Sultan. Zwar erfahren wir über dieselbe nur, dass sie vom Sultan wohlwollend aufgenommen wurde, und die Bestätigung der früheren Verträge erhielt [301]), welcher Art aber die Stipulationen waren, auf welchen sich

---

299) *Mar. Sanuto, p. 954. 955.* — Dieser Bericht ist einer der wichtigsten Dokumente für die Handelsgeschichte jener Zeit. Wir extrahiren ihn hier nicht weiter, da wir ihn in der Folge, wo wir einige statistische Nachrichten über den auswärtigen Handel der italiänischen Republiken zusammenstellen werden, ausführlicher noch besprechen müssen.

300) In der Münze zu Venedig wurden damals jährlich für eine Million Dukaten in Gold geprägt und ausserdem eine grosse Menge Silbermünzen. Von diesem Gelde ging jährlich für den Werth von 500,000 Dukaten nach Syrien und Aegypten. *Mar. Sanuto, p. 960.*

301) *Mar. Sanuto, l. l. p. 912.* vergl. *p. 938.*

die Sicherheit des Verkehrs gründete, erfahren wir hinlänglich durch die Nachrichten, welche wir über die damaligen Verträge der Florentiner mit Aegypten besitzen. Sie zeigen, dass die Venetianer damals sowohl persönlich als in ihren Geschäften in den Häfen wie im Innern jener Länder durch umsichtige Verträge und Gesetze geschützt wurden, dass ihnen namentlich durch genaue Regulirung der Zölle und der sonstigen Abgaben Sicherheit für komplizirtere Geschäftsunternehmungen, durch welche allein ein lebendiger Umsatz der Waaren möglich ist, gewährt war, und dass ihre in allen bedeutenderen Handelsplätzen des Landes angestellten Konsuln bedeutendes Ansehn und wichtige Rechte vorzugsweise zum Schutze des venetianischen Eigenthums genossen [302]).

Einen nicht minder interessanten Aufschluss über die Bedeutung und die Verhältnisse des venetianischen Handelsverkehrs mit Aegypten und Syrien um jene Zeit, als durch die Rede des Dogen Mocenigo, erhalten wir durch die Berichte, welche der venetianische Konsul in Alexandrien i. J. 1430 der Republik über das willkürliche Verfahren abstattete, welches der Sultan gegen die venetianischen Kaufleute sich erlaubt hatte. Dieser hatte nämlich, in der Absicht den wichtigen Pfefferhandel zu seinem ausschliesslichen Monopol zu machen, gegen die bestehenden Verträge einen willkürlich hohen Preis für

---

302) Dies geht hervor aus der Instruktion der florentinischen Gesandten zum Behufe der Abschliessung eines Handelstraktates mit dem Sultan von Aegypten i. J. 1422, welche dahin lauten, für die florentinischen Kaufleute vom Sultan Gleichstellung mit den venetianischen zu erlangen. Sowohl in dieser Instruktion wie in den vom Sultan bewilligten Anträgen werden die mit Venedig bestehenden Conventionen angeführt. Vergl. *Della decima cet. T. II. p. 187—225.*

diesen Artikel angesetzt. Da die venetianischen Kaufleute sich weigerten, den Pfeffer zu dem angesetzten Preise zu nehmen, so war, wegen dieses Ausfalls in den Retouren, in dem genannten Jahre eine sehr grosse Menge venetianischer Waaren in Aegypten und Syrien liegen geblieben, in Alexandrien allein für 90,000 Dukaten. Auf die Vorstellung des venetianischen Konsuls beim Sultan, dass sein Verfahren ein ungesetzliches sey, und dass er die Freiheit der Venetianer verletzt habe, hatte dieser ihm zornig geantwortet, dass, wenn die Venetianer nicht bleiben wollten, er sich darüber nicht bekümmern würde, dass er ihn und die ganze Signoria verachte, und dass er in seinem Lande thun wolle, was ihm gefiele.

Der Konsul erstattete hierüber der Republik Bericht, worauf diese den Entschluss fasst, zwar auch für dies Jahr, um den Handel nicht zu unterbrechen, die Flotte nach Syrien und Aegypten auslaufen zu lassen [303]), jedoch mit dem Befehl, für die damit ausgehenden Kaufleute, nur vom Schiffe aus Geschäfte zu machen und durchaus nicht an's Land zu gehen bei hoher Strafe. Da aber das Jahr darauf wegen der Halsstarrigkeit des Sultans der Stand der Dinge in Aegypten unverändert bleibt, so wird nun von Seiten der Signoria beschlossen, eine leicht bewaffnete Galere auszurüsten, um dem Konsul Benedetto Dandolo zu Alexandrien die Instruktionen zu bringen, sogleich nach Empfang derselben sich nach Kairo zum Sultan zu begeben, von demselben im Namen der Republik die Wiederherstellung des freien

303) Die Handelsschiffe, welche von Venedig aus nach entfernteren Häfen gingen, pflegten diese Reise nicht einzeln, sondern in sogenannten Convois zu machen, über deren Einrichtung wir weiter unten mehr Nachricht geben werden.

Handels der Venetianer auszuwirken zu versuchen, und sogleich vom Resultat dieser Konferenz dem Konsul zu Damaskus und den anderen venetianischen Konsuln in Syrien Nachricht zu geben. Im Falle er vom Sultan nicht Zusicherungen erhalte, welche die Venetianer vor Erpressungen schützten, sollten alle das Land verlassen und wo möglich ihre Waaren aus demselben herausziehen. — Zur Unterstützung der diesjährigen Flotte von Aegypten und Syrien werden acht grosse bewaffnete Fahrzeuge ausgerüstet, um Baumwolle, Zucker und Spezereien in Bairuth, Tripolis und Liza (Litia, Laodicäa) zu laden. Mit Spannung erwarten unterdessen die Venetianer das Ergebniss der Unterhandlungen des Dandolo mit dem Sultan. Endlich am 1. Juli 1431 läuft die leichte Kriegsgaleere ein mit Briefen von Dandolo, der von Kairo zurückgekehrt war, die gute Nachrichten bringen. Er hatte vom Sultane die Zurücknahme der ungerechten Maasregeln gegen die venetianischen Kaufleute und das Versprechen ausgewirkt, ihnen den erlittenen Schaden zu ersetzen. Diese Versprechungen des Sultans wurden erfüllt, und darauf kam der Handel wieder ganz in das alte Geleise [304]).

---

304) *Marin. Sanuto*, a. a. O. *p. 1021 — 1024.* — Diese Stelle bei Sanuto verbreitet hinlänglich Licht über den Zustand der venetianischen Verbindungen mit Aegypten und Syrien um jene Zeit, über welche man nach Depping (T. II. p. 219) einen irrthümlichen Begriff erhält, da er denselben allein aus einer Notiz über eine Gewaltmaassregel des ägyptischen Sultans gegen die venetianischen Kaufleute beurtheilt, welche *Daru* (*Hist. de la Républ. de Venise T. II. p. 348.*) allerdings nach Sanuto, jedoch nur ganz allgemein mittheilt, da für seinen Zweck die ausführliche Darstellung Sanuto's nicht von Interesse war. Depping nimmt darnach an, dass für lange Zeit alle Verbindungen zwischen Venedig und Aegypten gänzlich unterbrochen gewesen, und dass man nicht wisse, wann sie wieder angeknüpft seyen.

Es scheint, dass hiernach der Handelsverkehr Venedigs mit Syrien und Aegypten, so lange die Herrschaft der Mamelucken in jenen Ländern dauerte, in nicht wesentlich gestörtem Fortgange geblieben ist [305]). Seit der Eroberung Konstantinopels durch Muhammed II. musste er aber sogar von noch grösserer Wichtigkeit werden, sowohl für Venedig, wie für die mameluckischen Sultane, für die ersteren, weil nun die ägyptischen und syrischen Häfen die einzigen Emporien für den Levantehandel waren, für die letzteren, weil sie nach dieser ungeheuren Eroberung für sich selbst das furchtbare Schwert der Osmanen fürchten und deshalb eine engere Allianz mit den Occidentalen, durch welche sie fast alle ihre Kriegsbedürfnisse erhielten [306]), wünschen mussten. Einen interessanten Beweis hierfür haben wir in dem überaus freundlichen Briefe des Sultan Melek-Elmaydi (Almalek-almuiad-Ahmed) an den Dogen Malipiero v. J. 1461, in welchem den venetianischen Kaufleuten versprochen wird, unter dem Schutze ihrer alten Verträge und Privilegien, frei und ohne Tribut zu bezahlen, als die bevorzugteste aller fremden Nationen im ganzen Gebiete des Sultans ihre Handelsgeschäfte treiben zu dürfen [307]).

---

305) Einige Zeichen von dem Bestehen dieses Verkehrs mit Syrien und Aegypten während der folgenden Jahre bis z. J. 1461 finden sich z. B. bei *Folieta, Hist. Genuens. Lib.* X. (*Graevii Thesaur. T. I. p. 566*) und bei *Sanuto* a. a. O. *p. 1107. p. 1168.*

306) Die ersten Kanonenkugeln sollen nach Aegypten unter dem Sultan Eschrif Kanssu (regierte am Ende des 15. Jahrh.) von Venedig aus eingeführt seyn. Noch heute heissen in Aegypten sowohl Kugeln wie Flinten *Bindikie*, d. h. die Venetianischen. Vergl. J. v. Hammer, Gesch. des osman. Reiches. II. p. 493.

307) Wir heben Folgendes aus diesem Briefe, den *Sanuto* in

Ungeachtet der pomphaften Freundschaftsbetheuerungen dieses Schreibens sieht man aber dennoch schon in

---

s. *Vite de'Duchi di'Venezia p. 1169—70.* aufgenommen hat, hervor, weil wir daraus am besten die diplomatischen und kommerziellen Beziehungen zwischen beiden Völkern zu damaliger Zeit ersehen. Nach einer langen Anrede an den Dogen, welche ihn mit schwulstigen Komplimenten überhäuft, heisst es: „Zur Zeit unseres glorreichen Vaters, des Herrn Sultans Lasseraph (Al-Eschrif-Abulnasr Inal, der von 1453—1451 regierte) — möge Gott seiner Seele das Paradies schenken — ist von Deiner Seite ein Gesandter gekommen, Maffio Micheli mit Namen, ein Mann von grosser Weisheit und Klugheit, der jetzt im Begriff steht, zu Deiner Hoheit zurückzukehren. Wir haben die Briefe gesehen, welche er von Deiner Seite dem Sultan, unserm Vater, überbrachte, und wir haben befohlen darauf zu antworten und Dir kund zu thun, dass Alles, was dieser Gesandte in Deinem Namen gefordert hat, bewilligt worden, ausgenommen in Bezug auf den Preis des Pfeffers, welchen der Sultan, unser Vater, nie um einen Denar unter 100 Dukaten für den Sack (*sporta*, ein Korb, ein aus Binsen geflochtener Sack) zu reduziren erlaubt hat, weil der Pfeffer nicht allein für die Venetianer da ist, sondern für alle Mauren und andere Nationen. Nach dem Tode unseres Vaters und seit wir den heiligen Thron der Sultane bestiegen haben, ist Dein Gesandter an unserer heiligen Pforte erschienen, und hat im Namen Deiner Hoheit unsere heilige Mildthätigkeit angefleht, und wir haben ihm bewilligt, was er in Deinem Namen erbeten hat, und was Du in Deinen Briefen gefordert hast. Und wir haben befohlen, dass der Preis eines Sackes Pfeffers auf 85 Dukaten (*Sarafi*) festgesetzt werde, und das, um Deiner Forderung zu willfahren und Dir gefällig zu seyn. Und wir haben hierüber, so wie über das Andere, was Du durch Deinen Gesandten gefordert hast, unseren heiligen Befehl ertheilt und denselben aufschreiben lassen. Wir haben Deinem Gesandten ein nach dem Gebrauch unseres Landes mit Hermelin besetztes Ehrenkleid gegeben und ein anderes mit Pelz besetztes seinem Sekretair, und haben Deinem Gesandten hohe Ehren erwiesen und ihn, wie es Gebrauch ist, frei gehalten, so dass er nun geehrt, wohl aufgenommen und mit Auszeichnungen

demselben die Zeichen des Verfalles der alten den freien Verkehr schützenden Verträge. Der Sultan hatte sich schon das Monopol des Pfefferhandels reservirt, eine Einschränkung der venetianischen Handelsfreiheit [308]), welche, einmal eingeführt, dem Verkehr immer mehr schaden musste. Interessante Aufklärungen über diese

---

überhäuft, zurückkehrt. Wir haben ihm die für Deine Hoheit bestimmten Geschenke mitgegeben, welche in diesem Befehle aufgeführt sind. Sey also zufrieden, denn wir nehmen Dich zum theuren Freund unserer Hoheit, und wir haben nach gutem Herkommen die alten Verträge und alle Konsuln und Kaufleute, welche in unserem Lande sind, in allen ihren Privilegien und hergebrachten Rechten bestätigt, so dass alle zufrieden seyen und zum Handel nach unserem Lande kommen, in welchem sie in ihrer Person, mit ihren Waaren und in ihren Geschäften frei und unbeschränkt seyn sollen. Und wir haben allen Kaufleuten zu wissen gethan, dass sie frohen Muthes seyn sollten, denn die Nation der Venetianer soll in unserem Lande in allen ihren Geschäften vor allen anderen geachtet, geehrt und am besten behandelt werden. Sende uns recht oft Gesandten und schreibe uns oft, damit unsere Freundschaft bestehe, denn wir werden Deine Briefe immer gerne empfangen und Dir unsere Antwort schreiben lassen. Alle Deine Kaufleute sollen in unserem Lande frei seyn. Sie können ohne Tribut zu bezahlen durch unser ganzes Land verkehren und Geschäfte machen, denn wir wollen sie überall beschützen und unter unserer heiligen Gerechtigkeit behalten. Bewahre diese Dinge, die ich Dir habe schreiben lassen in Deinem Herzen, gebe Gott uns die Gnade, dass wir immer einig bleiben. — Die Geschenke sind: 30 Rollen Benzoe, 20 Rollen Aloeholz, 2 Paar Teppiche, 1 Gläschen Balsam, 15 Büchsen Theriak, 42 Broden Zucker, 5 Schachteln Kandies, 1 Büchse Zibet, 20 Stück Porzellan (12 Teller und 8 Schüsseln)."

308) Dies Monopol wird i. J. 1512 ausdrücklich als die Ursache des verminderten Waarenumsatzes dem Sultan vom venetianischen Konsul angeführt. S. *Marin, Storia del Com. T. VII. Docum. III. p. 295.*

Verhältnisse gewähren uns die Konventionen, welche i. J. 1512 unter der Regierung des Sultans Kanssu Gahwri über den Handel in Alexandrien und den Häfen Syriens abgeschlossen wurden, und die Verhandlungen, welche in Bezug auf die Regulirung dieser Handelsverhältnisse zwischen den venetianischen Konsuln und Gesandten und den Beamten des Sultans stattfanden. Aus allen geht hervor, dass die Sultane die Handelsfreiheit der Venetianer immer mehr zu beschränken gesucht hatten, indem sie durch Monopolisirung der wichtigsten Handelsartikel, namentlich des Pfeffers, die Ausfälle zu decken trachteten, welche ihrer Zolleinnahme aus der damals schon bedeutenden Verringerung der umgesetzten Waaren erlitt. In einer Note [309]), welche der aegyptische Beamte im Namen des genannten Sultans dem venetianischen Konsul übergab, finden wir sogar die Bestimmung, „dass kein Franke länger als drei Monate in Kairo sich aufhalten, noch Specereien unter dem Namen eines Mauren oder Juden kaufen dürfe. Dass, wenn er diesem Befehle zuwider handele, die gekaufte Waare dem Dacchieri [310]) zufallen (konfiscirt werden), und er selbst die Strafe erleiden solle, welche der Sultan ihm zuerkennen würde. Ferner, dass es keinem Franken gestattet sey, in Kairo sich zu verheirathen, noch daselbst als Spion zu bleiben, um die dortigen Ereignisse bekannt zu machen.“ Doch scheint diese Forderung des Sultans nicht durchgegangen zu seyn, denn in der abgeschlossenen Konven-

---

309) *Capituli conclusi cum el Sign. Soldan e prima per quelli Porti per il Coza* bei *Marin*, *T. VII. p. 301 ff. Art. XVI.* Vgl. *Rainaud* im *Nouv. Journal asiatique*, *T. IV. p. 38 ff.*

310) Der *Dacchieri* ist der Faktor des Sultans, der für dessen Rechnung das Monopol des Pfeffers und der anderen Gewürze betrieb. S. *Rainaud*, *l. l. p. 25 et 39.*

tion über den Handel mit Aegypten findet sie sich nicht. Dagegen heisst es aber in den Stipulationen über den Verkehr mit Damaskus und Syrien, „dass die Venetianer nicht ohne Befehl des Sultans geprügelt werden dürften“ [311]), eine demüthigende Bestimmung, welche sich in keinem der früheren Verträge findet, und die da zeigt, dass auch die persönliche Freiheit der Venetianer schon sehr beschränkt worden. Die Republik befand sich damals in zu bedrängter Lage, um mit Nachdruck und Gewalt die Aufrechthaltung der alten Verträge zu erzwingen. Wie aber unter diesen ungünstigen Umständen der venetianische Handel mit Aegypten allmälig immer mehr abnahm, geht daraus hervor, dass, während der Werth der jährlich umgesetzten Waaren i. J. 1501, obgleich gegen früher schon verringert [312]), noch etwa 200,000 Dukaten betrug [213]), derselbe i. J. 1512 schon

---

311) *Capituli rechiesti dal magnifico Consolo e mercadanti di Damasco etc.* (*Marin*, *l. l. p. 313.*). *Art. IV.* „*Che i nostri non possino da alcuna Signoria esser batudi senza commandamento del Soldan.*“ — *Cap. spectanti a la marina de Tripoli* (*l. l. p. 315.*). *Art. V.* „*Che non se posi batter Franchi salvo per commandamento del Signor Soldan.*“

312) Der Werth der jährlich im 15ten Jahrhunderte in Alexandrien von den Venetianern umgesetzten Waaren ist wenigstens, in gewöhnlichen Jahren, auf 600,000 Dukaten anzunehmen. S. oben p. 447. u. *Marin*, *T. VII. Docum. II. Art. V.*, *VI.* u. *XI.*

213) Worin jedoch der Export nach den syrischen Häfen mit einbegriffen ist. S. den Gesandschaftsbericht des Peter Martyr von Anghiera an Ferdinand den Katholischen in seinen 3 Büchern *de Legatione Babylonica*, welche den verschiedenen Ausgaben seines berühmten Werks: „*de rebus oceanicis decades tres*“ angehängt zu seyn pflegt. (*Edit. Colon. 1574. 8. p. 376.*). Wie damals schon (i. J. 1501) der Handel Aegyptens durch den Despotismus und das Monopolsystem der Sultane gelitten hatte, geht aus folgender in-

auf weniger als 140,000 Dukaten gesunken war [314]). —

teressanten Stelle desselben Berichtes hervor (p. 390). „*Impatiens ocii Alexandriam perambulavi. Proh dolor! illustrem, maximam, habitatoribus refertissimam, pulcherrimam, opulentissimamque quondam Ptolemaeorum sedem Alexandriam, collapsam, dirutam, majori ex parte desertam miserando spectaculo, deploravi. — Unde haec tam lacrymosa ruina emanarit, variae mihi sunt rationes adductae. Alii pestiferae contagioni rem asscribebant, alii bellis ac civium seditionibus attribuebant. Sed regum saevitiam, post transportatam trans Nilum imperii sedem, et alienigenarum tyrannidem truculentam, potissimam ejus depopulationis causam fuisse nonnulli arbitrantur. Quotquot enim Soldani creantur, Alexandrinos incolas (quum sit Alexandria, excepta Damasco, regnorum omnium Soldanicorum emporium et negociorum sentina) expilant, et tanquam mercenarias oves pro libito excoriant. — Quapropter quicunque mercatores, aut alteriusmodi incolae divites, eas inhabitant provincias, die noctuque suam perniciem ob divitias quas possidere creduntur expectantes, tremunt, curisque ingentibus confecti, vitam degunt infelicem. Inde est, quod hac tempestate tenuia sint commercia, nullaeque gemmae vel paucae reperiantur: pauperes enim se esse mercatores omnes simulant, et parce vivunt ac vestiuntur: omnia parcius solito, ne in suspicionem incidant.*“

314) Interessante Aufschlüsse über die damaligen venetianischen Handelsverhältnisse in Aegypten gewähren die Verhandlungen, welche bei Gelegenheit des Abschlusses der i. J. 1512 unterzeichneten Handelskonventionen zwischen den Venetianern und dem Sultan geführt wurden, weshalb wir Folgendes aus denselben hervorheben. — Note, dem Gesandten der Republik Venedig auf Befehl des Sultans übergeben, Kairo den 5. Juni 1512. (*Marin, l. l. p. 291 ff.*) — *Art. V.* „Früher brachten die venetianischen Kaufleute jedes Jahr alle Arten von Waaren, Oel, Kupfer, Blei, Tuch, Leder, Pelzwerk, Sammt, nach Alexandrien; gegen Ende des Jahres kamen die Galeeren mit Waaren aller Art an, und vom Tage ihrer Ankunft an bis zum Ende der *Muda* (Messe) hörten die Venetianer nicht auf zu verkaufen und zu kaufen sowohl durch Tausch als für baares Geld. Heutzutage dagegen kommen nur wenig Schiffe, die Galeeren (das grosse Konvoi) kommen nur alle

Wahrscheinlich würde aber doch der Handel mit Aegypten und Syrien sich nach dieser Zeit wieder mehr gebo-

---

zwei Jahre einmal. Man verkauft und kauft nichts, endlich bestimmt man nur am Ende der Muda während eines Tages und einer Nacht den Preis. (*Muda* muss den Markt, die Messe bedeuten, welche während der Anwesenheit der venetianischen Handelsflotte in Alexandrien gehalten wurde. Man ersieht aus dem ersten Artikel dieser Note, dass sonst gleich nach Ankunft des venetianischen Konvois in Alexandrien eine Kommission, bestehend aus vier der angesehensten venetianischen Kaufleute und dem Faktor (*dacchieri*) des Sultans, zusammentrat, um den Preis der Spezereien für die Dauer der Messe zu bestimmen). — Antwort (des venetianischen Gesandten): Es ist wahr, dass früher unsere Schiffe hier im Laufe des Jahres (einzeln ausser dem gewöhnlichen Konvoi) mit diversen Waaren ankamen, dies geschah aber unter der Begünstigung der ausgedehntesten Handelsfreiheit, welche damals sowohl beim Ein- wie beim Verkaufe herrschte. Im Schutze dieser Freiheit konnte man damals im Voraus einen guten Theil der Ladung vorbereiten. Heute dagegen, wo die Regierung bestimmt, dass die ankommenden Waaren nur für den für die letzte oder die nächste Muda festgesetzten Preis verkauft werden dürfen, ziehen die Kaufleute, welche nicht zeitig genug zum Konvoi kommen können, es vor, auf das folgende Jahr zu warten, was ihnen vielen Nachtheil bringt und die Bewegung des Handels hemmt. Der Sultan braucht nur zu erlauben, dass die Waaren zu jeder Zeit des Jahrs zum laufenden Preise verkauft werden, so wird das frühere Verhältniss wieder eintreten. — *Art. VI.* Sonst kamen alle Jahr fünf Galeeren nach Alexandrien, ohne die zu zählen, welche nach der Küste der Berberei versegelten (eine Zwischenreise zwischen Alexandrien und den Häfen jener Küste machten), und ein anderes Schiff, welches man in Reserve behielt. Nach Beendigung der Muda blieben noch grosse Vorräthe an eingeführten Waaren zu einem Betrage von mehr als 300,000 Dukaten in Alexandrien zurück, so dass man das ganze Jahr hindurch kaufte und verkaufte, wie auf einer beständigen Messe. Gegenwärtig bleiben nach der Muda nicht für 200,000 Dukaten Waaren, und wir sehen nur drei Galeeren ankommen mit sehr wenigen Fahrzeugen und Waaren. —

ben haben, denn die Verträge, welche über denselben in den genannten Jahren abgeschlossen wurden, stellen

---

Antwort: Wenn heute so wenig Galeeren ankommen, so geschieht dies, weil sie nicht mehr mit Pfeffer beladen werden können, welcher Artikel in gewöhnlichen Jahren die Ladung von zwei bis drei Galeeren ausmachte. Dabei muss man bedenken, dass seit einem Jahrhunderte die Spezereien nicht so hoch im Preise standen. Der schöne Ingver, der sonst durchschnittlich 8 bis 10 Dukaten kostete, kostet jetzt 45 Dukaten, und in gleichem Maasse sind die Preise der übrigen Spezereien gestiegen, so dass heutzutage der Werth von drei Galeerenladungen dem von sechs der früheren gleichkommt. Was das Reserveschiff betrifft, so hat man es nicht auslaufen lassen, weil jetzt aus den im vorigen Artikel angegebenen Gründen keine Geschäfte ausser der Messzeit gemacht werden. — Auf die *Art. VII* u. *VIII*, in welchen ebenfalls über die Verminderung des venetianischen Verkehrs in Alexandrien geklagt wird, lautet die Antwort: „Wir wiederholen, dass nur die Freiheit des Handels die Dinge wieder auf den alten Stand zurückbringen kann, und wenn man das Beste des Sultans wünscht, so braucht man nur die Kaufleute zu begünstigen, indem man ihnen die Mittel, den Kreis ihrer Geschäfte immer weiter auszudehnen und sich zu bereichern, giebt. — *Art. IX.* Sonst kamen jährlich 4000 oder wenigstens 3000 Zentner Kupfer in Barren an, ohne die anderen Sorten Kupfer zu zählen; im vorigen Jahre dagegen sind nur 800 Zentner Kupfer angekommen und nichts weiter. Antwort: Der Grund dieser verminderten Einfuhr ist, dass man das eingeführte Kupfer den Eigenthümern gegen ihren Willen weggenommen und willkürlich verkauft hat, ja sogar ihnen andere Arten Spezereien dafür aufgedrungen hat, als ihnen konvenirten. Man braucht nur den Kaufleuten gute Behandlung und Freiheit des Verkaufes zu garantiren, so wird mehr Kupfer als je ankommen, zumal Deutschland jetzt in Frieden ist und man frei dahin handeln kann. — Die Grundlage der Blüthe des Handels ist die Freiheit zu kaufen, was man will, und wenn man diese Freiheit nicht gewährt, so wird nichts gut gehen. — *Art. XI.* Sonst kamen jährlich mit dem Reserveschiffe und den Galeeren mehr als 300,000 Dukaten baares Geld an, heutzutage dagegen

die Verhältnisse der Venetianer doch wieder etwas vortheilhafter als sie, nach den vorhergehenden Verhandlungen zu schliessen, im Anfange des Jahrhunderts gewesen [315]), wenn nicht die Wegräumung der Hauptursache dieses Verfalles ganz ausserhalb des Bereiches der venetianischen Macht gelegen hätte. Dies war nämlich die Entdeckung des Seeweges nach Indien durch die Portu-

---

kaum 80,000 in zwei Jahren. Antwort: Freilich pflegte früher hier eine grosse Menge baaren Geldes anzukommen, das kam aber nur daher, weil man das ganze Jahr hindurch Spezereien frei und zu dem Preise, der einem konvenirte, kaufen konnte; jetzt dagegen, wo die Kaufleute sich nach dem auf der nächsten Muda festzusetzenden Preise richten müssen, wird Niemand es riskiren, Geld herzuschicken, weil er nicht gleich frei einkaufen kann. Uebrigens kann man jetzt den Pfeffer, der sonst das meiste Geld hierherzog, wegen seines unmässigen Preises hier nicht mehr einkaufen. (Die Venetianer kauften damals wahrscheinlich schon den grössten Theil ihres Bedarfs an Pfeffer in Lissabon, denn in der Antwort auf den letzten Artikel dieser Note, in welchem wiederum von Seiten des Sultans eine Beschränkung der freien Disposition über das eingeführte baare Geld gefordert wird, heisst es, dass, wenn es eine Sache gäbe, der man Freiheit gestatten und deren Cirkulation man erleichtern müsse, es das baare Geld sey, zumal, da in der letzteren Zeit das Silber in Italien seltener geworden, entweder weil der Krieg die Gewinnung des Metalles gehindert habe, oder weil eine sehr grosse Masse baaren Geldes für Pfeffer nach Portugal ginge).

315) *Capituli conclusi per le demande del Consolo e mercadanti Alexandrini* (b. *Marin, l. l. p. 308.*), in welchem die meisten Artikel wieder so festgesetzt werden, wie sie zur Zeit des Sultans Kaitbai gewesen, der v. J. 1468 — 1496 regierte, sehr glücklich gegen die türkischen Sultane Muhamed II. und Bajezid II. kriegte und mit Venedig sehr befreundet gewesen zu seyn scheint. Vergl. J. v. Hammer, osm. Gesch. Th. II. p. 290—302. — Die über den Handel mit Damaskus, Tripolis und Aleppo abgeschlossenen Traktate finden sich ebenfalls bei *Marin, l. l. p. 313—322.*

giesen, deren ungeheurer Einfluss auf den Transitohandel Aegyptens sich schon in den ersten Jahren des 16. Jahrhunderts sehr deutlich fühlbar machte. Denn schon seit den ersten Eroberungen der Portugiesen in Indien litt der Handel in jenen Gewässern, durch welchen Aegypten mit indischen Waaren versehen wurde, und bald richteten die Portugiesen sogar ihr eigenstes Augenmerk auf die Zerstörung dieses Handels, um die orientalischen Gewürze allein auf dem von ihnen entdeckten Wege nach Europa zu führen und die Venetianer zu zwingen, dieselben, statt in Alexandrien, von ihnen in Lissabon zu kaufen [316]). Sie verboten den Bewohnern der indischen Seehäfen, Gewürze ohne ihre Erlaubniss zu versenden, und portugiesische Schiffe wagten sich sogar weit ins rothe Meer hinein, um die Schiffe des Sultans von Aegypten, welche nach Arabien, Persien und Indien segelten, zu plündern und zu zerstören [317]). Die

316) *Lettera di Andrea Corsali Fiorentino al Sign. il Duca Giuliano de'Medici* in *Ramusio's Navigationi e viaggi T. I. p. 179. E. (ed. Venet. 1623).* „*Tre altre fortezze sono in detto paese de Malabari, cioè Cananor, Calicut e Cuchin, dove al presente i Portoghesi caricano pepi e gengiovi per Portogallo: ne consentano che si carichino per altre bande, e massime per Adem e per la Mecca a fine che non passino in Alexandria, al che tengono grandissima custodia, mandando ogn' anno allo stretto del mar rosso armata, accio non passino altre navi. Et hanno fatto tal provisione, che sara necessario che di Venetia vadino a fornirsi a Lisbona.*“

317) „*Ce fut dans les premières années du dixieme siècle de l'hégire, que, pour le malheur des Musulmans, les Portugais entrèrent pour la première fois dans l'Inde. — Dans la suite ils se rendirent maîtres d'Hormuz. Des secours puissans leur arrivaient chaque jour de Portugal et les Musulmans ne pouvaient plus parcourir ces mers sans courir risque de voir leur bâtimens enlevés par les Portugais, qui infestoient toutes ces côtes.*“ *Kothbeddin, Hist. du Yémen* in den *Not. et Extr. des Manuscr. Tom. IV. p. 419 ff.*

Folge dieser Unternehmungen war, dass schon i. J. 1517, als der Florentiner Andrea Corsali wiederum mit einem portugiesischen Schiffe die persischen und arabischen Seehäfen besuchte, von Indien nach Aegypten und Afrika nur noch so viele Gewürze gingen, als jene Länder zum eigenen Gebrauche bedurften, und dass sie daselbst eben so theuer waren, wie in Europa [318]).

Bald genug auch erkannten die Venetianer diese wahre Ursache des Verfalles des ägyptischen Spezereihandels, und trotz des strengen Verbotes des Königs von Portugal, Nachrichten über die indischen Entdeckungen zu verbreiten [319]), wussten sie doch bald sich hinreichende Kunde über dieselben zu verschaffen [320]). Dadurch wurden sie nur zu gut belehrt, dass die Fortschritte der portugiesischen Eroberungen in Indien den orientalischen Produkten den Weg nach Aegypten bald gänzlich versperren mussten [321]). Dieses Unglück von ihrem Levantehandel abzuwenden, sollen sie auch, wie

---

318) *Lettera al Duca Lorenzo de'Medici, l. l. fol. 182. C.*

319) Die Ausfuhr jeglicher Seekarte, auf welcher der Seeweg nach Calicut verzeichnet war, wurde bei Todesstrafe verboten. Al. v. Humboldt, a. a. O. p. 337.

320) Ueber die genauen Nachrichten, welche die Republik durch ihre Konsuln in Portugal und Spanien und durch venetianische Kaufleute über die Entdeckungen der Portugiesen und Spanier in Asien und Amerika erhielt, s. *Foscarini, Della Letteratura veneziana. Padov. 1722. fol. T. I. Lib. II. p. 179. N. 226. Lib. IV. p. 423—429* und Al. v. Humboldt, krit. Untersuchungen etc. T. II p. 336 ff.

321) S. die interessanten Betrachtungen, welche der venetianische Gesandte Vincenzo Quirini hierüber i. J. 1507 in seiner der Republik eingesendeten Relation anstellte. Damals war es noch mehr als unentschieden, dass der neue portugiesische Handel sich lange halten und den alten Handel über die Levante gänzlich zerstören würde. *Foscarini, p. 443. N. 339.*

die Portugiesen sie beschuldigen, den Sultan von Aegypten zum Kriege gegen die Portugiesen in Indien aufgefordert haben, indem sie ihn aufmerksam gemacht hätten auf die Gefahr, welche allen Muselmännern und besonders ihrem Handel im rothen Meere und mit Indien aus den Fortschritten und den Ansiedlungen der Portugiesen an den Küsten von Malabar erwachse. Sie sollen ihm sogar Unterstützung zu diesem Kriege gesendet haben [322]). Der Sultan von Aegypten Kanssu Ghawri schickt auch, um Hülfe angerufen von den Sultanen von Yemen, Arabien und Guzarate, eine Expedition unter dem Kommando des Emir Hossein nach den arabischen und indischen Gewässern. Statt aber die Portugiesen zu bekriegen, wendet Hossein sich gegen den Sultan von Yemen, der ihm Proviant verweigerte, und sucht Aden zu erobern, welches damals von reichen Kaufleuten bewohnt, und der Hafen war, in welchem die aus Indien kommenden Schiffe, deren Ladungen nach Syrien und Aegypten bestimmt waren, löschten [223]). Er plünderte die im Hafen liegenden Schiffe und kehrte mit der Beute Yemens nach Djidda zurück, ohne den Portugiesen in den indischen Gewässern wesentlichen Schaden gethan zu haben [321]). Bald darauf musste Kanssu Ghawri sein Augenmerk gänzlich von dieser Angelegenheit wegwenden, um seine eigene Existenz gegen Selim I., dem Sultan der Osmanen, der in Syrien eingefallen war, zu

---

322) *Depping, T. II. p. 279. Daru, Hist. de Venise. T III. p. 56.* Vergl. *J. de Barros, Asia. Dec. II. Lib. 2. Cap. 6.*

323) Vergl. Andrea Corsali, a. a. O. p. 182. 187. *J. de Barros, Dec. I. Lib. 8. Cap 1.*

324) *J. de Barros, Asia. Dec. I. Lib. 8. Cap. 1. 2. Dec. II. L. 2. Cap. 6. 7.* (Barros nennt den Sultan von Aegypten *Conaçāo Algauri*) *Kothbeddin, l. l. p. 421—425.*

behaupten. Die unglückliche Schlacht, welche er dem Selim bei Haleb lieferte [325]), und in welcher er selbst den Tod fand, entschied über das Schicksal der tscherkessischen Dynastie von Aegypten. Nach der Eroberung Syriens drang Selim unaufhaltsam gegen Aegypten vor; vergebens stellte Ghawri's Nachfolger, der ritterliche Tumanbai, sich ihm heldenmüthig entgegen. Am 31. Januar 1517 zog Selim siegreich in die Residenz der Sultane von Aegypten ein, und mit Kairo fiel das Reich der Mameluken, welches länger als Jahrhunderte hindurch über Aegypten und Syrien ausgebreitet gewesen [326]).

Dies Ereigniss zerstörte aber auf einmal gänzlich alle die Hoffnungen, welche die Venetianer etwa noch auf Wiederherstellung des indischen Handels über Aegypten hätten hegen können, denn zu gut kannten sie schon die Herrschaft der Türken, um von den türkischen Statthaltern in Aegypten die Aufnahme und die Behandlung erwarten zu dürfen, welche die mamelukischen Sultane ihnen gewährt hatten. Zwar sandte die Republik noch in demselben Jahre eine Gesandtschaft nach Kairo an Selim, ihm Glück zu wünschen zu seiner Eroberung und ihm den Tribut von 8000 Dukaten, welche sie bis dahin für Cyperns Besitz den Sultanen der Mameluken entrichtet hatten, zu bezahlen [327]); doch geschah dies gewiss nur, um die damals gerade bestehenden friedlichen diplomatischen Beziehungen mit Selim zu unterhalten, denn sie hatte bereits an dem Schicksale ihres Handels mit Konstantinopel, dem schwarzen Meere und Kleinasien erfahren, wie die Herrschaft der Türken in

---

325) Am 24. August 1516. Vgl. J. v. Hammer, osm. Gesch. Th. II. S. 474 ff.

326) J. v. Hammer, a. a. O. p. 497. 507 ff.

327) Hammer, a. a. O. p. 525.

Aegypten wirken würde. Freilich hatte sie auch unter den letzten der mamelukischen Sultane schon viele Vorrechte und Begünstigungen bei ihrem Handelsverkehr mit Aegypten eingebüsst, die Sultane hatten das Monopol für die wichtigsten Waaren an sich gerissen und die alten Rechte venetianischer Kaufleute verletzt, allein bei aller ihrer Habsucht und Ungerechtigkeit hatten sich doch durch den Jahrhunderte lang fortgesetzten Verkehr mit den Franken bei ihnen gemässigte Gesinnungen, grosse Toleranz gegen dieselben und das Bewusstseyn der gegenseitigen Unentbehrlichkeit ausgebildet. Sie hatten die Wichtigkeit der Industrie und des Handelsverkehrs der Venetianer für die Wohlfahrt ihres Landes und für die Bereicherung ihrer Schatzkammer — wie sich dies fast in allen ihren Handelsverträgen mit den italienischen Handelsrepubliken ausspricht, — erkannt, und im äussersten Falle waren sie doch durch Geld geschmeidig zu machen. Die Türken dagegen hatten damals keinen Begriff von der Bedeutung der Industrie und des Handels für die Vermehrung des Nationalreichthums, sie kannten lange Zeit nur rohe Gewalt, um Macht und Reichthum zu erwerben. Mit der Ausbreitung der Türken in Kleinasien und in Europa ging der Verfall des Levantehandels gleichen Schritt, und seit ihrer Herrschaft an den Ufern des Nils erhielt derselbe den Todesstoss. Das unter den Sarazenen so blühende Land verwandelte sich unter dem Treiben der empörten türkischen Seesoldaten, welche zwanzig Jahre lang in Aegypten herrschten [325]), bald in eine verwüstete und unkultivirte Einöde, und daher muss der Sturz der Mameluken durch die Türken als eine Hauptursache des Verfalles des venetianischen Handels angesehen werden.

---

328) J. v. Hammer, osman. Gesch. Th. IX. S. 268.

Wir haben die Geschichte des venetianischen Levantehandels weiter fortgeführt, als es zunächst für unseren Zweck nöthig war, weil es uns passend schien, denselben nach der Darstellung seines Ursprungs und Fortganges auch durch die Zeit seiner höchsten Blüthe bis zu seinem dieser so nah stehenden Untergange zu verfolgen. Wir haben diese venetianischen Handelsverbindungen weitläufiger besprochen, weil sie bei weitem den wichtigsten Theil des venetianischen überseeischen Handels innerhalb des mittelländischen Meeres ausmachten und wir hiernach nun die übrigen Zweige dieses Handels nur kurz darzustellen brauchen, um die Skizze von dem venetianischen Handel mit den überseeischen Häfen des mittelländischen Meeres zu vollenden. Einige Andeutungen werden hinreichen, den Fortgang des venetianischen Verkehrs mit den Küsten von Spanien und der Berberei zu charakterisiren und die von uns noch nicht berührten Verbindungen mit der Insel Cypern darzustellen, welche gegen das Ende des 13ten Jahrhunderts, seitdem die Eroberungen der Kreuzfahrer in der Levante wieder verloren gingen, ein wichtiges Emporium für den Levantehandel wurde.

Was nun zunächst Spanien betrifft, so verlor der venetianische Einfuhrhandel nach Aragonien allerdings an Bedeutung, nachdem die Katalanen seit dem Ende des 13ten Jahrhunderts selbst eine bedeutende Handelsflotte besassen und mit der Levante in direkten Handelsverkehr getreten waren. Dessenungeachtet blieben die Venetianer aber doch das ganze 14te und 15te Jahrhundert hindurch in lebhafter Verbindung mit Barcelona, dem Haupthafen Aragoniens, wo fortwährend venetianische Handelshäuser etablirt waren [329]). Obgleich ihr Handel mit

329) *Capmany*, *Commercio de Barcelona. T. I. 2. p. 30. II. Dipl. N. CXXXIII.*

diesem Hafen sich, seitdem die Barcelonesen ihren Bedarf an orientalischen Waaren auf eigenen Schiffen aus der Levante einführten, wohl nur auf den Umtausch venetianischer und katalanischer Produkte beschränkte, so muss derselbe ihnen doch von grosser Wichtigkeit gewesen seyn, da alle Dokumente, welche wir darüber besitzen, zeigen, dass sie sich sehr darum bemüheten, im guten Einverständnisse mit den Katalanen zu bleiben, deren Land einige der wichtigeren Artikel für den Export nach der Levante lieferte [330]). Diese Bemühungen hatten auch guten Erfolg, denn während zu wiederholten Malen allen anderen Italienern — die Genuesen jedoch ausgenommen —, der Handel in Barcelona gänzlich untersagt wurde [331]), ward es ihnen gestattet, daselbst ungestört zu verkehren, theils wohl weil ihr Handel ein solider war, theils auch, weil sie die grosse Macht in den levantischen Gewässern hatten.

Mit den Häfen Kastiliens, um diese hier gleich zu betrachten, scheint der Verkehr der Venetianer weniger

---

330) *Capmany, T. II. Colec. diplom. No. CXLV.* Verbindlicher Brief des Dogen an die Stadt Barcelona v. J. 1436. — No. CLXVIII. Brief des Kommandeurs einer venetianischen Eskadre an den Magistrat von Barcelona v. J. 1444, die Versicherung der aufrichtigsten Freundschaft der Republik und das Versprechen, die barceloneser Schiffe zu schützen, enthaltend. — No. CXC–CXCII., Korrespondenz zwischen dem Dogen von Venedig und dem Magistrat von Barcelona i. d. J. 1458 u. 59 über den gegenseitigen Schutz ihrer handeltreibenden Unterthanen.

131) In d. J. 1325 u. 1401 z. B. S. *Capmany, l. l. Docum. No. LI.* u. *No. CXVIII.* In diesem letzteren Diplom werden vom Handel in Katalonien ausgeschlossen: die Florentiner, Luccesen, die Sienesen und die Toskanen, die Lombarden und alle Italiener *citra mare*; als Grund dieser Maassregel werden der Wucher, die Illegalität und die Betrügereien derselben angegeben.

lebhaft gewesen zu seyn. Hier hatten die Genuesen den Vorrang vor ihnen [332]), und wahrscheinlich erhielten die Venetianer diejenigen Produkte Kastiliens, welche ihnen sehr wichtig für ihren Handel nach Aegypten waren, grossen Theils durch die Vermittlung der Katalanen, welche auf den kastilianischen Märkten gleich den Genuesen grosser Privilegien genossen [333]). Doch besuchten die venetianischen Schiffe auch Sevilla und Cadix [334]). Dass diese Häfen, welche ihnen so vortheilhaft als Zwischenstationen für ihren Handel nach Flandern lagen, nicht öfter von ihnen besucht wurden, hat wohl seinen Grund in der eigenthümlichen Handelspolitik der Republik, nach welcher, zu Gunsten des Marktes in Venedig selbst, der Zwischenhandel zwischen auswärtigenPlätzen den venetianischen Schiffen erschwert war [335]). Erst durch ein besonderes Dekret der Pregadi v. J. 1332 wurde es den aus Flandern zurückkehrenden Galeeren erlaubt, in Cadix so viel Güter für Venedig zu laden, als sie daselbst von ihrer Ladung gelöscht hatten [336]).

Die Handelsverbindungen mit den Küsten der Berberei wurden auch während dieser beiden Jahrhunderte

---

332) In einer Urkunde vom J. 1398, in welchem der König Heinrich III. den Seefahrern seines Reichs Privilegien ertheilt, werden unter den fremden in Sevilla verkehrenden Kaufleuten die Genuesen oben an, die Venetianer aber gar nicht genannt. *Navarrete, Coleccion de los viages de los Españolos. T. II. p. 381.*

333) Vergl. oben S. 207 und das Diplom No. XXXII. b. *Capmany l. l.*

334) *Marin T. V. p. 311.*

335) S. z. B. das Dekret des grossen Rathes v. J. 1272 bei *Marin, T. V. p. 295.*

336) *Marin, V. p. 310. „Che ritornando le Galee di Fiandra possano a Cadice caricar per Venezia tanta merci, quanti ivi ne avranno scaricate di quelle di Fiandra.“*

unterhalten, und zwar theils durch direkt dahin gehende Konvois [337]), theils durch Handelsschiffe, welche dem ägyptischen Konvoi angehörten. Besonders wichtig scheint der Verkehr mit Tunis während des 14ten Jahrhunderts gewesen zu sein, wie dies die vielen über denselben abgeschlossenen Traktate zeigen, nach welchen die Venetianer besonders begünstigt waren [338]). Doch schickt

337) *Marin, V. p. 194.*

338) Ausser dem S. 167 angeführten Vertrag mit Tunis besitzen wir über diesen Handel noch folgende: Traktat v. J. 1271. (*Marin, IV. p.* 282 *sqq.* die Bestätigung des im J. 1251 geschlossenen); vom J. 1305 (Bestätigung und Erweiterung der in den früheren Traktaten den Venetianern bewilligten Privilegien, *Marin, l. l. p.* 285); vom J. 1317. (*Pactum per Micheletum Michael cum Rege Tunisii: Marin, T. VI. Docum. V. p.* 332. — „*Primo ubicunque applicuerint homines Veneti ubi Dohanae sint, salvi sint et securi in personis et rebus et in omnibus partibus terrarum ubi fuerint Dohanae. Et si quis passus fuerit damnum, Rex satisfaciat ei. — Item possideant Fonticum pro eorum habitatione in alta praesentia Tunisii cum sua Ecclesia et Furno et omnibus eorum utilitatibus, sicut hactenus consuetum est. Quod fonticum aptetur quandocunque opportunum fuerit, nec in ipso aliquid ponatur nisi cum voluntate eorum. — Item habeant habitationem in omnibus terris Altae praesentiae. — Item ponant Consules ad jus et justitiam faciendam inter eos in omnibus dictis terris et scribas ad rationem in Dohana, qui Consul deffiniat quaestiones inter suos et alios, sive Christianos, sive Saracenos petentes a suis. — Item solvant de mercantiis, quas vendent decem pro centenario, hoc est pro centenario de bizantiis. — Item si Venetus vendiderit lignum suum alicui Christiano eorum qui sunt in pace Moadinorum non solvat directum, similiter de mercationibus. — Item naufragia sint sua, etiam si ipsi Veneti essent naufragati in alieno ligno. — Item bona defunctorum sint successorum. — Item si erit carestia in Terris Venetorum: possint extrahere a terris altae praesentiae naves duodecim frumenti cum pacto unius cafisii* (*cafizium*, span. *cahiz*, ein arabisches Getreidemaass s. *Silv. d. Sacy in Not. et Extr., T. XI.*

auch noch gegen Ende des 15ten Jahrhunderts die Republik einen Gesandten nach Tunis [339]).

Von den ägyptischen Handelsflotten gingen gewöhnlich drei Galeeren auf den Zwischenhandel mit den Häfen der afrikanischen Küste. Nachdem sie in jenen Häfen ihre Verkäufe und Einkäufe gemacht hatten, kamen sie nach Alexandrien, vertauschten ihre Ladungen gegen ägyptische Waaren, machten dann noch eine Reise nach jenen Häfen, und kehrten dann, nachdem sie wiederum in Alexandrien, oder zum Theil auch in den syrischen Häfen ihre Ladungen umgesetzt hatten, mit Gewürzen beladen in Begleitung des ägyptischen Konvois nach Venedig zurück [340]).

---

p. 24. 30) ad ratam de tribus bizantiis et dimidio minus. — Der Traktat, welchen die Konsuln von Genua, Katalonien und mehrere christliche Kaufleute als Zeugen unterschrieben, wurde durch den Dragoman der Duane ins Türkische übersetzt.) — Traktat vom J. 1320. (*Marin, IV. p. 286 ff.* Es geht aus diesem Vertrage hervor, dass die Venetianer auch in Karavanen ins Innere des Landes handelten. Der König von Tunis verspricht eine Untersuchung der Diebstähle, welche an den venetianischen Karavanen begangen worden. Die Venetianer erhalten die Erlaubniss, ihre Lastthiere drei Tage lang ohne Vergütung weiden zu lassen, nach jedem Orte sich zu begeben und daselbst zu verweilen. Ein venetianischer Kourir darf auf keine Weise aufgehalten werden. Jeder treue Muselman ist gehalten, dem venetianischen Konsul Hülfe und Beistand zu leisten, wenn er sie für seine Nation oder ihre Karavanen in Anspruch nimmt. — Vergl. die interessanten Instruktionen des nach Tunis abgeordneten venetianischen Gesandten b. *Marin, IV. Docum IV.*). — Traktat mit Tripolis vom J. 1356 *Marin, IV. p. 290 ff.* Die Venetianer dürfen in Tripolis einen Konsul und Vicekonsuln in allen Orten des Reiches haben; die Zollabgaben werden in einem ausführlichen Tarife bestimmt. —

339) *M. Sanuto, Vite de' Duchi l. l. p. 1162.*

340) *Marin, VII. p. 289. Capituli dadi del Sign. Soldan al D. Domenego Trivisian, Procurator Orator de la illustrissima Sig-*

Ueber den Handel mit Cypern wollen wir erst weiter unten sprechen, nachdem wir die sonstigen Handelsverbindungen der Genuesen, der Florentiner und der Katalanen im mittelländischen Meere während des 14. und 15. Jahrhunderts betrachtet haben.

Was den Seehandel der Genuesen mit den überseeischen Ländern des mittelländischen Meeres während dieser Periode betrifft, so werden hier einige Andeutungen genügen, den Gang desselben zu skizziren, nachdem wir ausführlicher den Handelsverkehr der Venetianer dargestellt und auch schon die Verbindungen der Genuesen mit Griechenland und dem schwarzen Meere weitläufiger behandelt haben. Denn diese letzteren waren für sie bei weitem die wichtigsten. Sie erhielten dadurch den grössten Theil ihres Bedarfs an orientalischen Waaren, und daraus ist schon abzunehmen, dass sie im Verkehr mit den levantischen Häfen des mittelländischen Meeres im Allgemeinen den Venetianer nachstanden.

Hiervon sind jedoch die Häfen Kleinasiens auszunehmen, denn mit diesen scheinen ihre Handelsverbindungen lebhafter gewesen zu seyn, als die der Venetia-

---

noria de Venetia apresso sua Signoria. In Arabesco et traducti in Italiano. Art. II. „Solevano vegnir ogni anno tre galie le quali andavano in Barbaria, prima cargavano de li, e tornavano in Alexandria e li cargavano una altra volta et retornavano in Barbaria e li cargavano e tornavano in Alexandria e descargavano: e dite galie da poi andavano cargate insieme cum le galie de la muda de Alexandria.“ — Capituli conclusi cum el Sign. Soldan cet. — (p. 301) Art. II. Solevano venir ogni anno tre galie partivano da Venezia andavano prima in Barbaria e tornavano da Barbaria in Alexandria carge de magrabini (occidentalische Waaren) *e descargavano e cargavano una altra volta e andavano in Barbaria ed una de esse andava a cargar a Bancti (Baruti?) ed a Tripoli ed etiam andavano in Alexandria e cargavano specie.“* —

ner, auch blieben sie weit länger als jene im Genusse derselben [341]). Es war nämlich der Handel mit einem der wichtigsten Produkte Kleinasiens fast einzig in ihren Händen, nämlich der mit Alaun, einem der wichtigsten Artikel für Italien, wo mit dem Aufschwunge der Industrie der Verbrauch dieses Artikels immer bedeutender ward. Der Alaun Kleinasiens war in Italien sehr gesucht und stand nur dem von Trapezunt in der Qualität nach [342]). Schon der Kaiser Michael Paläologus hatte einen genuesischen Edelmann mit den Alaunwerken von Foggia belehnt [343]). Seitdem waren diese Alaunwerke in den Händen der Genuesen, die daselbst Niederlassungen gegründet hatten, geblieben, bis diese Länder unter die türkische Herrschaft gekommen waren, und auch dann noch wussten sie sich gegen einen jährlichen Tribut und die Leistung von Hülfe und Beistand bei den türkischen Seekriegen, noch lange im Besitze des sehr einträglichen Handels mit Alaun zu erhalten [344]).

Mit Aegypten hatten die Genuesen i. J. 1290 einen Friedens- und Handelstraktat geschlossen, welchen wir bereits S. 188 angeführt haben [345]). Obgleich wir keine

---

341) In *Ajazzo* (*Lajazzo*) waren die Genuesen um die Mitte des 14. Jahrhunderts ganz frei von Ein- und Ausfuhrzöllen. *Pegolotti*, *libro de divisamenti di paesi etc.* in *Della decima* etc. *III. p. 45.*

342) Vergl. *Pegolotti, l. l. p. 368 ff.*

343) *G. Pachymeres, Hist. Mich. Palaeolog. ed. Venet. 1729 fol. Lib. V. cap.* XXX. *p. 233 seq.* — *Fokia Vecchia,* das alte Phocaea.

344) *Ducas, Hist. Byzant. Lib.* XXV. *ed. Jac. Goar. Venet. 1727 fol. p. 71 et 72.* Vgl. *Folieta, p. 582.* Von den kleinasiatischen Häfen, welche um jene Zeit am meisten von den Franken besucht wurden, ist schon oben S. 238 u. Anm. 274 die Rede gewesen.

345) Vergl. über diesen Traktat noch *Silv. de Sacy, Chrestomathie arabe T. II. p. 539 ff. Depping* bemerkt (*T. II. p. 123*),

späteren eigentlichen Verträge zwischen Genua und Aegypten aufzuweisen vermögen, so lassen sich doch die Zeichen des genuesischen Handels mit Aegypten und Syrien bis zum Ende des 15. Jahrhunderts verfolgen [346]). Dennoch ist wohl gewiss, dass ihr Handel nach Aegypten und Syrien während dieser beiden Jahrhunderte bei weitem nicht die Bedeutung hatte, wie der venetianische, und dass derselbe auch öfter und für längere Zeit unterbrochen wurde. Schon die Betrachtung der inneren Geschichte Genua's während dieser Zeit zeigt, dass die Genuesen bei weitem nicht die planmässige Aufmerksamkeit dem ägyptischen Handel widmen konnten,

---

dass dieser Traktat einige Jahre später erneuert worden, doch kommt davon nichts in den von ihm dafür zitirten Stellen vor.

346) Im Jahre 1322 hat Genua eine eigene Faktorei (*fundus*) in Alexandrien. (*Itinerarium Simonis Simeonis ad Terram Sanct.* bei *Capmany*, *Antig. Com. de Barcelona. I. P. 2. p. 50. Not. 21.*) — In den Jahren 1366 u. 1367 kamen genuesische Gesandschaften nach Aegypten, um die durch die Unternehmung des Königs von Cypern gegen Aegypten, an welcher sie auch Theil gehabt, unterbrochenen Handelsverbindungen wieder herzustellen. (*S. de Sacy*, *Chrest. Arabe T. II. p. 550. 551.*). — 1384 finden wir einen angesehenen genuesischen Konsul in Alexandrien. (*Viaggio di Frescobaldi*, *Roma 1817. p. 77.*). In d. J. 1388 u. 1389 genuesische Gesandschaften in Aegypten. (*S. de Sacy*, *l. l. p. 552.*) — 1422 besteht in Alexandrien eine genuesische Faktorei. (*De Lannoy*, *Voyage en Egypte et en Syrie* bei *Depping*, *T. II. p. 49.*) I. J. 1431 Gesandschaft Genua's an den Sultan von Aegypten zur Abschliessung eines neuen Handelsvertrags (Instruktion des genues. Gesandten in *Not. et Extr. de l. Bibl. du Roi. Tom. XI. p. 71 ff.*). 1483 noch besitzen die Genuesen in Alexandrien eine grosse Faktorei, in welcher kostbare Waaren angehäuft waren. (Die Venetianer hatten damals zwei Faktoreien in Alexandrien. *Breydenbach*, *Peregrinatio hierosolymitana*, bei Depping a. a. O. S. 50.).

wie die Venetianer. Dazu kam, dass, so lange sie ihre Besitzungen im schwarzen Meere und in Griechenland hatten, der ägyptische Handel ihnen nicht von der Bedeutung war, wie jener, und dass sie alle ihre Kräfte nöthig hatten, sich nur im Besitze jener Niederlassungen zu erhalten. Denn nur vorübergehend blühete ihre Marine nach der Wiedereinsetzung der griechischen Dynastie in Konstantinopel so auf, dass sie überall der venetianischen überlegen wurde. Seit dem Ende des 13. Jahrhunderts schon fing der Glanz und die Macht der genuesischen Marine an abzunehmen. Von da an sank sie immer mehr, eben so wohl durch die Zerrüttung, welche die Faktionen im Innern der Republik selbst ihr brachten [347]), als durch das Aufblühen der katalanischen Marine und die Seekriege mit den Königen von Aragonien [348]) und den Venetianern, so dass sie am Ende des 14. Jahrhunderts, als die Republik unter Frankreichs Bothmässigkeit kam, im Vergleich mit der venetianischen unbedeutend erschien [349]) und nie mehr wagen konnte,

---

347) Vergl. hierüber z. B. die Nachrichten über den selbstverschuldeten kläglichen Zustand des Seehandels und der Industrie Genua's i. J. 1415, welche *Folieta* (*in Graevii Thes. I. p.* 542.) mittheilt.

348) *Folieta, Hist. Genuens. l. l. p. 651: „Per totum hujus saeculi (decimi quinti) cursum anniversarium ac juge inter Genuenses et Catalanos bellum fuit; quod latrocinii magis quam justi more belli exercebant. — Numquam enim ad universae rei dimicationem inter ipsos ventum est, numquam justis classibus concursum: sed cum quotidianis ac parvis damnis mutuo se carperent; ac singulas vel binas naves, prout in valentiores aut imbecilliores inciderent, sibi mutuo adimerent.“*

349) Vergl. *Folieta l. l. lib. VII. p. 447—455* u. *lib. VIII.*

dieser so wieder entgegen zu treten, wie sie es öfters mit Glück während der Zeit vom Anfange ihres Monopols im schwarzen Meere bis zu Ende des sogenannten Krieges von Chioggia gethan hatte.

Ueber die Handelsverbindungen Genua's mit den Häfen der Berberei, über welche wir S. 179. eine interessante Urkunde aus d. J. 1250 angeführt haben, bemerken wir hier nur, dass dieselben in den beiden folgenden Jahrhunderten freilich fortgesetzt wurden, jedoch wahrscheinlich oft [350]) und namentlich seitdem die Genuesen die Könige von Kastilien mit ihren Flotten gegen die Mauren Afrika's unterstützten, Unterbrechungen zu leiden hatten. Die wenigen Daten, welche wir über diesen Verkehr der Genuesen aufzuweisen haben, wollen wir in die Anmerkungen verweisen, da wir über den Handel mit den Häfen der Berberei während des 14. und 15. Jahrhunderts ausführlicher bei der Darstellung der katalanischen Handelsverbindungen zu sprechen im Stande seyn werden [351]).

---

350) Z. B. schon i. J. 1270, jedoch nur auf kurze Zeit. S. *Continuator Annal.* *Caffari* b. *Muratori VI. p. 550.*

351) I. J. 1305 gehören die Genuesen in Tunis zu den begünstigtesten Nationen. (Handelstraktat, von Jakob II. von Aragonien dem König von Tunis vorgeschlagen, *Art. IV.* bei *Capmany Antig. Com. de Barcelona T. IV. p. 35.*) — 1309 haben sie sogar vor andern begünstigten Nationen Gigil, in der Nähe von Bugia, als eignen Freihafen. (*Capmany l. l. p. 40*). — 1317 finden wir unter den Zeugen, welche den zwischen Venedig und Tunis geschlossenen Traktat unterzeichneten, einen Andr. Imbriago als genuesischen Konsul und einen Pet. Caxella als genuesischen Sekretair genannt. (*Marin, Com. de Venez. Tom. VI. Docum. V. p.* 335). — Für die Mitte dieses Jahrhunderts liefert einige Zeugnisse für den Verkehr Genua's mit der Berberei: *Pegolotti,*

Wenden wir uns nun für einen Augenblik nach Kastilien, um dessen Antheil am Seeverkehr im mittelländischen Meere zu erwähnen, so finden wir noch für das 14. Jahrhundert das gültig, was wir S. 208 über den Handel und die Schifffahrt der Kastilianer gesagt haben. Zwar bestätigten Ferdinand IV. und Alfons XI., unter dessen Regierung auch schon Handelsverbindungen mit Tunis bestanden [352]), den Einwohnern und Seefahrern von Sevilla wiederholt ihre Privilegien [353]); allein erst gegen das Ende dieses Jahrhunderts, als Kastilien unter Heinrich II. nach langer Bedrückung wieder aufathmete,

---

Lib. di divisamenti di paesi etc. p. 127 u. *226*. — Nach dieser Zeit scheint dieser Handel durch Seeräubereien von Seiten der Mauren öfters unterbrochen worden zu sein, denn 1355 erobern und plündern die Genuesen Tripolis, um den ihrem Seehandel zugefügten Schaden zu rächen; (*Folieta, Hist. Genuens. l. l. p. 453* und *Pet. Bizari, Senat. populique Genuens. rer. gest. hist. Antverp. 1579. p. 134*) und i. J. 1387 ziehen sie aus demselben Grunde gegen Tunis und zwingen den Sultan zu einem bedeutenden Tribut, zur Freigebung der christl. Gefangenen und zu dem Versprechen, jeglicher feindlichen Unternehmung gegen die Genuesen sich zu enthalten. (*Folieta l. l. p. 492—494. Pet. Biz. l. l. p. 154—159.*) Nach diesem Friedensschluss liessen sich wieder genuesische Kaufleute in Tunis nieder, welche aber i. J. 1398 wieder vom Sultan ins Gefängniss geworfen werden, weil genuesische Schiffe mehrere Triremen desselben trotz des zwischen beiden Nationen bestehenden Friedens angegriffen und genommen hatten. (*Folieta, l. l. p. 516*). Vergl. *Capmany, T. IV. Col. dipl. N. LXXXIX.*

352) I. J. 1317 finden wir in Tunis einen kastilianischen Konsul. S. *Marin, T. VI. Docum. Nr. 5. p. 335.*

353) *Navarrete, Disertac. sobre las Cruzadas. Apend. de document.* in den *Mem. de la real Acad. de Madrid, Tom. V. p. 192. 196.*

scheinen die Einwohner Andalusiens, begünstigt durch den dauernden Frieden mit Granada, mehr mit den Haupthäfen des mittelländischen Meeres in Verbindung getreten zu seyn [354]). Johann I. knüpft zum Schutz des Levantehandels seiner Unterthanen Verbindungen mit dem Sultan von Aegypten an. Unter seiner Regierung soll auch zuerst die Kultur der feineren Wolle in Kastilien eingeführt seyn. Eine Heerde englischer Schaafe, welche Katharina, die Tochter des Herzogs von Lancaster, dem Sohne Johann's als einen Theil ihrer Mitgift brachte, soll den Stamm der später so berühmten Merinoheerden gebildet haben [355]). Johann's Nachfolger, Heinrich III., unterhielt die diplomatischen Verbindungen, welche sein Vater zur Förderung des kastilianischen Handels mit der Levante angeknüpft hatte, und wendete sein besonderes Augenmerk auf die Hebung der kastilianischen Handelsmarine und Seefahrt. Unter seiner Regierung fingen auch die Kastilianer an, die West-

---

354) Vergl. *Navarrete*, *Coleccion de los viages de los Españoles. T. I. p. XVI–XXI.* — Die Bewohner von *Guipuzcoa* und *Viscaya* besuchten schon früher einige Häfen des mittelländischen Meeres, sie kamen z. B. um die Mitte des 14. Jahrhunderts schon häufiger nach Barcelona, um daselbst Güter für Flandern und England zu laden (*Navarrete*, *Disertac. l. l. p. 126 et 130*). In der Liste der i. d. J. 1390–91 in Barcelona ein- und ausgelaufenen Schiffe finden wir mehrere kastilianische Schiffe verzeichnet, welche in Barcelona befrachtet wurden, und nach Sizilien und der Levante gingen. (*Capmany*, *P. II. Ap. de notas. Nr. XXI.*) Unter den i. J. 1441 in Barcelona angekommenen Schiffen finden sich auch mehrere andalusische. *Capmany*, *P. IV. Ap. p. 21.*

355) *Navarrete*, *Colec. T. I. p. XXII.*

küste Afrika's zu entdecken, wovon wir, wie von ihrem Seehandel nach Holland und England noch ausführlicher zu berichten haben werden [356]).

Der grosse Reichthum der Quellen für den hieher gehörigen Theil der Handelsgeschichte Kataloniens fordert dazu auf, der Verbindungen der Katalanen mit den Seehäfen des mittelländischen Meeres etwas ausführlicher zu gedenken. Wenn wir aber besonders bei denen mit den Küsten der Berberei etwas länger verweilen, so erscheint dies wohl dadurch gerechtfertigt, dass wir über die Handelsverbindungen der Venetianer und Genuesen mit diesen nordafrikanischen Häfen während des 14. und 15. Jahrhunderts so wenig Nachrichten haben beibringen können.

Der Centralpunkt für den Seeverkehr Kataloniens

---

356) *Navarrete, T. II. Apend. a la colec. diplom. Nr. II.* Privilegium v. Jahre 1398 für die kastilianischen Seefahrer. — *„Sepades que la mi muy noble cibdad de Sevilla, e los mis mareantes de los mis Regnos se me enviarou querellar, e dicen que ellos que facen sus navios asi naos, e porque acaesce que los mercadores exstrangeros que vienen a los mis Regnos, no quieren afretar los sus navios e afretan antes los navios de los extrangeros, — por lo cual se ha despoblado e despuebla el mi Regno de navios, en lo cual se me sigue grant deservicio; — porque vos (Almirante de Castilla, e Alcaldes e Alguaciles etc. de la muy noble cibdad de Sevilla —) mando, vista esta mi Carta, — que costringades (los mercad. extrang.) e apremiedes que tanto por tanto, que afreten antes para levar sus mercadorias los navios de los mis naturales de los mis Regnos, que los navios de los extrangeros: ca mi merced e voluntad es, que todas las mercadorias cualesquier que salieren de los mis Regnos, que se carguen en los navios de los mis Regnos, e non en otros algunos, por cuanto es mi servicio e grant pro de los dichos mis Regnos."*

blieb auch während dieser Zeit Barcelona, welches, wie oben (S. 194 ff.) gezeigt worden, schon gegen das Ende des 13. Jahrhunderts in schönster Blüthe und in den lebhaftesten Handelsverbindungen mit der Levante und der Nordküste Afrika's stand. Zu den Ländern, für deren Bedarf an überseeischen Waaren Barcelona der Stapelplatz war, war seit dem Jahr 1282 noch die reiche Insel Sizilien, dadurch, dass sie an die Könige von Aragonien fiel, hinzugekommen. Barcelona erhielt auf derselben wichtige Handelsprivilegien, errichtete in den bedeutenderen Handelsplätzen derselben Faktoreien und erhielt dadurch den wichtigen Vertrieb des sizilianischen Getreides und der anderen Produkte der Insel, wofür die Katalanen dieselbe wieder mit den Produkten der Levante, Hollands und Englands und ihres eigenen Landes versorgten [357]).

Ueberblicken wir nun Barcelona's Seehandel mit der Levante und den Küsten der Berberei, so finden wir zunächst, dass die Verbindungen mit den Häfen Griechenlands, welche zu Ende des 13. Jahrhunderts angeknüpft waren, auch während des folgenden nicht allein unterhalten, sondern noch lebhafter wurden, besonders seitdem i. J. 1313 die Katalanen in Morea sich festgesetzt hatten [358]). Denn obgleich anfangs

---

357) Vergl. z. B. das Privilegium Jacobs II. für Barcelona über den Handel mit Sizilien v. J. 1321 bei *Capmany*, *Antig. Com. de Barcelona T. II. Col. dipl. Nr. XLIX.* Den sehr grossen Handelsverkehr zwischen Barcelona und Sizilien zeigt auch die Liste der in d. J. 1390—1394 in Barcelona ein- und ausgelaufenen Schiffe, welche *Capmany*, *T. II. Apend. p. 50—54* mittheilt.

358) *Fr. de Moncada*, *Expedicion de los Catalanos y Aragoneses contra Turcos y Griegos. Mad. 1777. 8. Cap. XLV seq.*

von den Mächten, welche beim Handel mit Griechenland interessirt waren, sehr gegen diese Niederlassungen protestirt wurde, so blieben sie doch bestehen und dienten dazu, die Schifffahrt der katalanischen Flagge nach jenen Gewässern zu beleben und namentlich den nach Konstantinopel bestimmten Schiffen sichere Häfen und Zufluchtsörter zu gewähren. Die Folge davon war eine Belebung des Handels mit diesem wichtigen Stapelplatze, wo die Katalanen denn auch um jene Zeit günstige Handelstraktate erlangen, nach welchen der Zoll für die von ihnen ein- und ausgeführten Waaren auf 2 Prozent vom Werthe festgesetzt wurde [359]). Obgleich diese Begünstigungen bald den Neid der in Pera ansässigen Genuesen erregten, so dass diese i. J. 1352 den Kaiser Michael Paläologus zwangen, die Katalanen wie die Venetianer vom Handel mit Konstantinopel auszuschliessen, gelang es jenen doch bald, wieder den Zutritt dahin zu erhalten, und sogar ihren Verkehr daselbst immer

---

359) *Capmany, T. I. P. 2. p. 70–72. T. II. Colec. diplom. Nr. XLVIII. et CCCII.* Privilegium des Andronicus Paläologus v. J. 1320, in welchem es im barbarischen Griechischen jener Zeit heisst: *„Ἀπολύει γὰρ τὸ παρὸν χρυσόβουλλον αὐτῆς, δι' οὗ καὶ διορίζεται ἐπιδημεῖν ἀκωλύτως τοὺς ἀνωτέρω εἰρημένους πραγματευτὰς, καὶ τοὺς ἑτέρους ὅσοι ἀπὸ τῆς εἰρημένης χώρας τοῦ αὐτοῦ ὑψηλοτάτου ῥηγὸς καὶ περιποθήτου θείου τῆς βασιλείας θέλουσιν ἔρχεσθαι ἐνταῦθα εἰς τε τὴν Κωνσταντινούπολιν, καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας τῆς βασιλείας μου, ὁσάκις βούλονται, καὶ ποιεῖν ἐν αὐταῖς τὰς πραγματείας αὐτῶν ἀνενοχλητῶς, καὶ ἀκαταδυναστεύτως· ἀποδιδόναι ὀφείλοντας χάριν κομμερκίου ὑπὲρ ἐμβολῆς εἰς τὰ ἑκατὸν ὑπέρπερα ὑπέρπερα δύο, καὶ ὑπὲρ ἐκβολῆς ὁμοίως ἕτερα ὑπέρπερα δύο, εἰς πλείονα δὲ δόσιν μὴ καθέλκεσθαι· συντηρεῖσθαι δὲ μᾶλλον ἀβλαβεῖς, ἔν τε τοῖς σώμασι, καὶ τοῖς πράγμασιν αὐτῶν, καὶ μηδεμίαν ἄλλων ζημίαν καὶ καταδυναστείαν καὶ ἁρπαγὴν ὑφίρασθαι παρά τινος τῶν ἁπάντων τῶν ἀπὸ τοῦ μέρους τῆς βασιλείας μου.“*

mehr zu heben, bis er durch die Eroberung Konstantinopels durch Muhammed II. zerstört wurde [360]).

Der Handel und die Schifffahrt der Katalanen nach Aegypten, welcher am Ende des 13. Jahrhunderts in schwunghaftem Betriebe stand, erlitt in den ersten Jahren des folgenden Jahrhunderts einige Hemmungen durch die von der Kirche ausgegangenen Beschränkungsgebote über diesen Handel und den Eifer Jakob's II. von Aragonien für die Wiedereroberung des heiligen Landes. Dieser fromme Eifer bewegte ihn sogar, i. J. 1302 seinen Unterthanen bei hoher Strafe jeden Handel mit Alexandrien zu verbieten, damit dem Sultan von Aegypten, als dem Beherrscher Palästina's, nicht etwa Zufuhr von Kriegsmaterialien gebracht werde [361]). Dies gänzliche Verbot des ägyptischen Handels konnte jedoch nicht lange bestehen; schon drei Jahre darauf wurde der Handel nach Alexandrien unter gewissen Bedingungen wieder freigegeben [362]), und i. J. 1314 schickt Jacob II.

---

360) *Capmany*, *T. I. P. 2. p. 74. T. II. Dipl. N. CXLVI* u. *CXLVII*, zwei Briefe der Stadt Barcelona v. J. 1437 an den griechischen Kaiser zur Empfehlung des von ihr für Griechenland ernannten katalanischen Handelskonsuls. *Nr. CLX.* Empfehlungsbrief v. J. 1443 vom Magistrat von Barcelona an den Kaiser für einen barcelonesischen Kaufmann. *Nr. CLXXIII*, Brief des katalanischen Konsuls in Konstantinopel an den Magistrat von Barcelona v. J. 1445, seine Anerkennung und Honorirung von Seiten der in Konstantinopel handelnden Katalanen fordernd. *Nr. CLXXX* u. *CLXXXI*, zwei Briefe des Magistrats von Barcelona an den Kaiser v. J. 1448 Zollangelegenheiten und das katalanische Konsulat betreffend.

361) *Navarrete*, *Disertac. Apend. de docum. l. l. Nr. XX.*

362) *Pasaporte expedido a la nave de Eymerico de Usay para*

selbst eine Gesandschaft an den Sultan, um den Frieden und die Freundschaft mit demselben zu erneuern [363]). Zwar wurden auch für die folgenden Jahre noch öfter vom Papste besondere Pässe den nach Aegypten gehenden barcelonesischen Schiffen ertheilt [364]); doch ist gewiss, dass der Handel mit Aegypten auch während dieser Zeit der Handelsbeschränkung vielfach von nicht mit besonders dazu legitimirten Schiffen betrieben wurde [365]). In der Folge wurden diese Reisen gewiss wieder öffent-

---

llevar a Alexandria el ambaxador que el soldan de Babilonia habia enviado al rey Don Jayme II. de Aragon; — permitiendo al mismo tiempo llevar mercaderias en dicha nave con las condiciones que se expresan. — Bei *Navarrete l. l. Docum. Nr. XXI.*

363) *Capmany, Antig. Com. de Barcel. Tom. IV. Apend. a la Colec. diplom. p. 64.*

364) *Navarrete, l. l. Docum. Nr. XXII. XXIII.*

365) Dies zeigen u. a. die päpstlichen Breven über die Verwendung der Strafgelder, welche die ohne besondere Erlaubniss nach Aegypten handelnden Kaufleute (ein Viertel und ein Fünftel des Gewinnes) bezahlen mussten. S. z. B. das Breve des Bonifaz VIII. b. *Navarrete, Disertac. Docum. Nr. XIX.* und die Nachricht, dass i. J. 1314 die Insel Gerbes dazu bestimmt wurde, Station und Stapelplatz für die aus Alexandrien und anderen Häfen der Levante kommenden Kaufleute zu bilden. (*Zurita, Anales de Aragon. Saragossa 1610 fol. T. II. fol. 19.*); so wie eine Ordonnanz des Königs Jakob II. v. J. 1315, in welcher die Abgaben von allen in Barcelona aus- und einlaufenden Schiffen zur Deckung der Ausrüstungskosten eines Geschwaders gegen die Mauren festgesetzt werden und in welchem unter den Schiffen, welche Reisen *de ultra mar* machen, nach dem Sprachgebrauch jener Zeit die, welche auf Aegypten fuhren, zu verstehen sind. *Dipl. Nr. XLIV* bei *Capmany, T. II. p. 76 seq.*

licher vorgenommen, denn i. J. 1322 besitzen die Katalanen eine eigene Faktorei in Alexandrien [366]). In demselben Jahre schickt Jakob II. auch wieder eine Gesandschaft an den Sultan, um die bis dahin bestandenen freundschaftlichen Verhältnisse zu unterhalten, und obgleich er das Jahr darauf wiederum noch die besondere Erlaubniss für die Reise zweier nach Alexandrien bestimmter Schiffe vom Papste erbittet, so beweist dies wohl mehr seine politische Abhängigkeit vom römischen Stuhle, als seine Absicht, seinen Unterthanen den grossen Gewinn des freien ägyptischen Handels zu entziehen, denn diese Erlaubniss wurde für ein Schiff gefordert, welches seinen Gesandten für den Sultan nach Alexandrien überbringen sollte [367]). Dass dieser Handel von den Königen nicht ernstlich unterdrückt wurde, geht auch daraus hervor, dass i. J. 1338 der Papst aufs Neue sein Verbot gegen denselben wiederholen musste, was jedoch nun von den Königen von Aragonien nicht mehr besonders respectirt worden zu seyn scheint. Alfons IV. hatte den Papst zwar noch im Jahre 1334 eigens eine Gesandschaft geschikt, um die Absolution für diejenigen seiner Unterthanen, welche mit Aegypten Geschäfte gemacht hatten, zu erbitten [368]); allein sein Nachfolger Peter IV. hebt auf die Vorstellung des Magistrats von Barcelona, dass die strenge Execution der vom Papste verhängten Strafen ihrem Handel grossen Schaden bringe, in demselben Jahre, in welchem jener sein Verbot er-

366) *Itinerar. Simonis Simeonis ad terram sanct.* bei **Capmany**, *I. P. 2. p. 50.*

367) **Capmany**, *Tom. IV. Docum. Nr. XL.*

368) **Capmany**, *Tom. IV. Dipl. Nr. XLVIII.*

neuert hatte, dasselbe für seine Staaten auf [369]). Seitdem werden katalanische Konsuln in Aegypten, woselbst Barcelona i. J. 1353 Gleichstellung in den Zollabgaben mit den Venetianern und Genuesen erhält [370]), angestellt [371]), und bald verkehren die Katalanen auf's lebhafteste nicht allein mit Alexandrien, sondern auch mit andern Plätzen Aegyptens und Syriens [372]). Den blühenden Zustand des katalanischen Handels mit Syrien gegen das Ende dieses Jahrhunderts zeigen namentlich auch zwei Urkunden, welche Capmany aus dem Archive von Barcelona mittheilt, die erste enthält eine Kapitulation des *Consulado del mar* der Kaufmannskorporation dieser Stadt mit dem katalanischen Konsul zu Damaskus über die Rechte, Verpflichtungen und Emolumente dieses Konsulats aus dem Jahre 1383, ein Document, welches zugleich über die Stellung eines Konsuls in den überseeischen Handelsplätzen interessante Auskunft giebt [373]). Die zweite ist ein Privilegium des Königs Johann I. v. J. 1395, durch welches der Stadt Barcelona auf ihr Ansuchen die Erlaubniss ertheilt wird, zwei bewaffnete Galeeren zum Schutze ihrer Seefahrt nach Bairuth, welche

---

369) *Capmany, Tom. II. Dipl. Nr. LXII.* Vergl. *Tom. IV. Dipl. Nr. XLIX.* Der König schlägt einen Prozess gegen einen barcelonesischen Patron wegen einer Reise nach Aegypten nieder.

370) *Capmany, Tom. IV. Doc. Nr. LVI.* — Der Zoll wird von 15 auf 10 Prozent vom Werthe herabgesetzt.

371) S. die Liste der katalanischen Konsuln in den Häfen der Levante i. d. J. 1381—1472 bei *Capmany, T. II. Apend. de alg. notas. p. 67.* Vergl. *Col. dipl. Nr. XCIV, XCVI* u. *CVII.*

372) *Zurita, Anal. de Aragon. Lib. IX. cap. 64. T. II. p. 311.*

373) *Capmany, Tom. II. Doc. Nr. CIX.*

in den vorhergehenden Jahren sehr gefährlich gewesen, auszurüsten, denen die Prärogative der Schiffe der königlichen Marine beigelegt werden [374]). Ein noch glänzenderes Zeugniss aber für den schwunghaften Handelsbetrieb mit den ägyptischen und syrischen Häfen während seiner Zeit liefert uns die Liste der während der Jahre 1390 bis 1394 in Barcelona aus- und eingelaufenen Schiffe, welche ebenfalls Capmany im Archive jener Stadt aufgefunden hat [375]). Sie zeigt z. B., dass i. J. 1391 allein acht Schiffe für den Handel mit Alexandrien verwendet wurden, eine sehr grosse Anzahl, wenn man die Kostbarkeit der damaligen Ladungen der Levantefahrer erwägt.

Diesen wichtigen Handelszweig, den wichtigsten des ganzen katalanischen Seehandels überhaupt nach dem eigenen Geständnisse der Stadt Barcelona [376]), durch Traktate mit den mamelukischen Sultanen zu schützen, war ein besonderes Augenmerk der meisten Könige von Aragonien. Ausser den von uns schon angeführten diplomatischen Unterhandlungen und Traktaten zeigt dies besonders noch das Verfahren Peter's IV., als durch die unglückliche Unternehmung des Königs von Cypern gegen Aegypten, in Folge dessen alle Franken in Alexandrien verhaftet und alle dort lagernden fränkischen Güter

---

374) *Capmany, Tom. IV. Doc. Nr. XCIV.*

375) *Capmany, Tom. II. Apendice de alg. not. Nr. XXI.* Diese Liste beweist zugleich den ungemein blühenden Zustand des barcelonesischen Seehandels überhaupt durch die Verzeichnung der sehr grossen Menge neuer Schiffe, welche in den genannten Jahren in Barcelona vom Stapel liefen.

376) Petition des Rathes von Barcelona an Alfons V. von Aragonien bei *Capmany, Tom. IV. pag. 241.*

konfiscirt wurden, auch der katalanische Handel mit Aegypten stockte. Der König schickt sogleich eine Gesandschaft an den erzürnten Sultan [377]) und erlangt auch wieder einen Frieden, dessen sorgsame Erhaltung er seinen Unterthanen angelegentlich empfiehlt [378]).

Dass dieser Verkehr mit den Häfen Syriens und Aegyptens auch während des 15. Jahrhunderts mit gleicher, wenn nicht mit gesteigerter Thätigkeit von den Katalanen unterhalten wurde, zeigt die grosse Anzahl der Urkunden, welche Capmany darüber aus den Archiven von Barcelona bekannt gemacht hat, namentlich aber die Liste der Konsuln, welche Barcelona für die levantischen Handelsplätze während der Jahre 1413 bis 1493 ernannte [379]). Wir müssen uns hier, da wir schon bei der Darstellung der venetianischen Handelsverbindungen den Verkehr mit Aegypten während dieses Jahrhunderts ausführlicher besprochen haben, und da der Handel der Katalanen dahin im Allgemeinen denselben Schicksalen unterworfen war, wie der venetianische, zum Beweise für die Bedeutung dieses Handels damit begnügen, aufmerksam zu machen auf den Eifer, mit welchem die katalanischen Kaufleute immer, wenn ungünstige Ereignisse diesen Handel hemmten oder unter-

---

377) *Zurita, l. l. lib. IV. c. LXIV.*

378) *Carta orden (del año 1379) dirigada a todos los Capitanes, Patrones, Armadores y otros Oficiales de mar de sus Reynos, paraque no cometan hostilidad alguna contra los vasallos del Soldan de Egypto, respecto de haber asentado paces con este Principe,* bei *Capmany, T. II. p. 390.*

379) *Capmany, T. II. Apend. Nota XXIII.* Vergl. *Colec. dipl. Nr. CXXV.* u. *Tom. IV. Nr. CXIX.*

brachen, bei ihren Fürsten darauf drangen, dass der Friede und die alten Traktate mit den mamelukischen Sultanen wieder hergestellt würden. Mit eben so eindringlicher als naiver Sprache stellt z. B. i. J. 1437 der Rath der Stadt Barcelona dem Könige Alfons V. vor, „welcher Reichthum ihren Bürgern früher zugeflossen durch den Handel mit Specereien, Droguen und anderen kostbaran Artikeln, welche sie in Alexandrien und anderen Häfen des Sultans von Aegypten eingekauft, und in den Staaten des Königs oder in entfernten Ländern wieder verkauft hätten, und wie dieser Handel, da der Friede mit Aegypten unterbrochen worden, nun darniederliege, was nicht allein ihrer Stadt, sondern dem ganzen Staate, für dessen Wohl ein blühender Handel eine der vornehmsten Bedingungen sey, grossen Schaden leide. Sie stellten deshalb die Bitte, einen geachteten im Handelswesen wohlerfahrenen Mann an den Sultan zu senden, um den Frieden und die alten Handelstraktate wieder anzuknüpfen, sie bäten ferner die Wahl dieser Person den *Consols de la mar* von Barcelona zu erlauben, da sie fest überzeugt seyen, dass die Wahl auf einen dem Könige gefälligen, und zur Ausführung des Zweckes wohlgeeigneten Mann fallen würde“ [380]). Aus einer

---

380) *Capmany, T. II. Doc. Nr. CXLVIII.* Vorstellung der „*Concellers de la Ciutat de Barcelona*“ an den König D. Alfons V. von Aragon. „*Escrita en Barc. a III. de Octubre de l'any 1437.*“ — *Molt alt, e molt Excellent Princep, e poderos Senyor: V. M. no ignore com, statuida, feta, e fermada pau final per vos, Sr., ab lo Solda de Babilonia, vostres subdits e vassalls — indifferentment exercicien lur negaciacio mercantivol, e treyen de vostres Regnes e Terres lurs havers e mercaderies, — e aquelles segurament navegaben en Alexandria e altres parts del Solda sobradit, e reportabenne diverses species, drogues e altres havers de notable valor, de les quels se fornien no solament vostres Regnes*

zweiten Vorstellung desselben Rathes geht hervor, dass der König die vorgebrachten Bitten erfüllt hatte. Sie zeigen ihm die nach ihren alten, auch von ihm bestätigten Privilegien geschehene Wahl eines Konsuls für Aegypten an, und bitten denselben mit seinen königlichen Kreditiven für den Sultan zu versehen, damit er in der Eigenschaft eines königlichen Gesandten mit demselben den Frieden unterhandeln könne [381]). Eben so dringend bitten sie ihn zehn Jahre darauf, Frieden zu machen [382]), und wie ein zweites Schreiben an den Kö-

---

e terres, ans encare diverses Regnes — remotes; per comerci de les quals coses la Art mercantivol prosperant augmentabe, e vostres subdits e vassaylls, la dita navigacio continuants, de lur treball e negociacio romanien, en gran augmentacio de lurs facultats, richs e benstants. E tot aço — se seguia — la salut de la cosa publica, de la qual la dita negociacio mercantivol es un principal e notable membre.

381) *Doc. Nr. CXLIX l. l.* — Brief des Rathes von Barcelona an den König v. 1. April 1338. — „*En virtud de certs privilegis, per los Reys passats de loable recordacio a aquesta Ciutat e als Consellers de aquella atorgats, e per vostra R. Magestat confirmats, nosaltres havem elegit, posat e constituit en Consul en la Ciutat de Alexandria e son territori e destret en P. de Muntros mercader de aquesta Ciutat; — supplicants molt humilment a la vostra gran Senyoria, que — sie de vostra merce atorgar al dit Consol totes letres e provisions a ell necessaries e opportunes. E mes avant, Sr. molt excellent, per que lo dit Consul ab mes auctoritat puxe, si a vos, Sr. sera plasent, tractar de la reformacio de la pau vostra, Sr., e del Solda, era pensat e vist esser salutable qu'el Consol anas ornat de titol de Missatger de vostra R. Magestat, a disposicio de la qual totalment sie jaquit e remes*“

382) Petition des Magistrats von Barcelona v. J. 1448 an den König um Wiederherstellung des Friedens mit dem Sultan von Aegypten, bei *Capmany, T. II. Colec. dipl. p. 275*, in welcher

nig vom folgenden Jahre zeigt, mit demselben Erfolg [383]). — Als i. J. 1453 der König bei der Börse von Barcelona eine Anleihe macht und dafür dem Konsulado und der Börse der Stadt mehrere Petitionen ihm vorzulegen erlaubt, ist wiederum die erste Bitte, Frieden mit dem Sultan von Aegypten zu machen und einen Konsul nach Alexandrien zu schicken, „denn der Krieg verhindere dahin den freien Handel zu betreiben, der für die katalanische Nation nothwendig sey, weil durch die Störung der Verbindungen mit der Levante auch der grösste Theil der sonstigen Handelsverbindungen in's Stocken gerathe [384]).“ Der König erwiedert, „dass er in der Sache thun wolle, was sich mit seiner Ehre vertrüge“, und dass er sich ernstlich bemühete, das gute Vernehmen mit dem Sultan wieder herzustellen, beweist eine

---

es heisst: *„E nosaltres Senyor molt victorios, considerants com aquesta paraula pau es cosa molt dolça, e pus dolç lo fruit qui s'en segueix.“*

383) *„Per virtud etc. — nosaltres havem elet per Consol de Alexandria per los vostres vasayls e sotsmets en Johan Spaser mercader, — e supplicam sia de vostra merce fer manar al dit J. Sp. les provisions necessaries — ; com sia cert, Sr., que lo dit J. Sp. es mercader, e es stat patro de nau de mil botes en sus, e home ben habil e ben sufficient al dit offici.“ — Doc. N. CLXXXIII. b. Capmany, l. l.*

384) *Capmany, Tom. IV. Colec. dipl. N. CXXIV. „Primo: que v. Majestat do loch en fer pau ab lo Solda de Babilonia, e que Consol vage en Alexandria, per raho de la guerra lo exercici mercantivol en les dites parts libertament nos' pot exercir, e lo dit exercici sia molt necessaria a nostra Nacio, com sia un foment, cap, e principi de tot lo negoci, e perturbats los afers de Levant en gran part son desviats tots los altres.“ — „Regia Majestas, servatis servandis et reservato ejus honore, in praedictis providebit.“*

Urkunde aus d. J. 1459, aus welcher erhellt, dass damals der Handel mit Alexandrien schon wieder längere Zeit im ruhigen Gange gewesen [385]). Seit dieser Zeit nun unterhielt Barcelona bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts fast ununterbrochen lebhafte Handelsverbindungen mit der Levante, wie die interessante Einfuhrliste aus den Jahren 1496 — 1546, welche Capmany mittheilt, zeigt [386]).

Noch bedeutender aber, als mit Aegypten und Syrien, war während des 14. und 15. Jahrhunderts der Verkehr der Katalanen mit den Küsten der Berberei. Der Seehandel mit den Häfen dieser Länder war während des grössten Theiles dieses Zeitraumes recht eigentlich in ihren Händen, denn hier standen ihnen selbst die Venetianer, welche in Aegypten und Syrien den Vorrang hatten, nach, und auch die Genuesen, welche in Konstantinopel bevorzugt waren, und welche auch in einigen Häfen der Berberei bedeutende Privilegien hatten, konnten hier im Allgemeinen doch nur eine Zeit lang mit ihnen konkurriren. Die politischen Beziehungen der Könige von Aragonien zu den Fürsten dieser Länder waren fast ununterbrochen die freundschaftlichsten, mehr als einmal fochten sogar aragonesische Truppen unter den Fahnen der verbündeten Mauren [387]), und sarazenische

---

385) *Capmany, l. l. p. 250.* Ordonanz des Königs D. Juan II. an die in Aegypten ansässigen katalanischen Kaufleute, den bisherigen Konsul für Katalonien, einen florentinischen Kaufmann, welcher sein Amt schlecht verwaltet hatte, abzusetzen und dafür einen Katalanen anzustellen, datirt aus Saragossa vom 6ten Octbr. 1359.

386) *Tom. IV. Parte II. Ap. de var. not. N. III.*

387) *Capmany, T. III. Parte II. p. 199 seq.* Vergl. *T. IV. Col. dipl. N. V, XX, XXV, XXVI, XXVII* u. m. a.

Kaufleute aus Afrika trieben in Barcelona eben so frei ihre Geschäfte, wie die Unterthanen der Könige von Aragonien die ihrigen in Marokko, Tunis und Bugia [388]).

Wir haben gezeigt (S. 195 ff.), dass schon gegen das Ende des 13. Jahrhunderts die Katalanen in geregeltem Handelsverkehr mit den Küsten der Berberei standen. Mit Tunis war ein sehr liberaler Handelstraktat abgeschlossen, mit Marokko waren sehr intime diplomatische Verbindungen eingegangen. Seit jener Zeit blieben die Katalanen in fast ununterbrochenem Genusse kommerzieller Begünstigungen in den Häfen und Handelsplätzen jener Länder bis zum Ende des 15. Jahrhunderts, nur die häufigen Hofrevolutionen in jenen Ländern und die von den Mauren immer wieder verübten Seeräubereien zwangen die Könige von Aragonien oft, die Unterhandlungen über den freien Handel ihrer Unterthanen dahin zu erneuern. Wir wollen diesen Handel, geleitet durch die vielen Urkunden, welche Capmany darüber mitgetheilt hat, hier etwas ausführlicher betrachten, theils um dadurch die Lücke auszufüllen, welche wir über diesen Theil des Seehandels im mittelländischen Meere bei der Darstellung der genuesischen und venetianischen Handelsverbindungen lassen mussten, besonders aber, weil gerade dieser Handel mit der Nordküste Afrika's für uns von besonderer Wichtigkeit ist. Denn eben durch den lebhaften Verkehr mit diesen Ländern sind die spanischen Seefahrer gewiss am meisten auf die Entdeckungen längs der Westküste von Afrika vorberei-

---

388) Vergl. die in der vorigen Anmerkung bezeichneten Urkunden. In fast allen Handelstraktaten mit den Fürsten der Berberei wird den Unterthanen derselben Schutz und Sicherheit für ihren Verkehr in den Staaten der Könige von Aragonien eigens garantirt.

tet worden. In den Häfen und Handelsplätzen der Reiche Marokko und Tunis war es, wo die europäischen Kaufleute und Seefahrer ohne Zweifel damals die erste Kunde erhielten von den Ländern Centralafrika's jenseits der Wüste und von den atlantischen Küsten dieses Welttheils, Gegenden, mit welchen, wie wir im ersten Abschnitte unserer Arbeit gezeigt haben, die maurischen Kaufleute in jenen Zeiten in vielfachen Handelsverbindungen standen, und welche auch in mancherlei politischen und religiösen Berührungen mit den maurischen Reichen der mittelländischen Küstenländer standen.

Die diplomatischen Verbindungen, welche die Könige von Aragonien mit Marokko unterhielten, wirkten natürlich auch belebend auf den Handel ihrer Unterthanen. Dies ersehen wir zuerst aus einem Schreiben des Magistrates von Barcelona v. J. 1302 an den König Abu-Jakub von Fes, in welchem er denselben ersucht, den Kaufleuten von Barcelona ferner zu erlauben, Getreide aus seinem Reiche zu dem Preise auszuführen, den sie von alten Zeiten her dafür bezahlt hätten [389]). Dass um jene Zeit viele katalanische Kaufleute in Marokko ansässig waren, zeigt eine Urkunde aus dem Jahre 1309 über ein Bündniss, welches Jakob II. von Aragonien mit dem Könige von Marokko Aborrabe (Abu-el Rabie) gegen den König von Granada und namentlich zur gemeinschaftlichen Eroberung von Ceuta eingingen [390]). Dass dieser Verkehr zwischen Katalonien und Marokko von

---

389) *Capmany, Tom. II. Col. dipl. N. CCLV.* Ueber den Abu-Jakub vergl. *Conde, Hist. des Maures en Espagne. T. III. p. 132 seq.*

390) *Capmany, Tom. IV. Colec. dipl. N. XXI.* Diese Urkunde ist auch von Interesse für die Geschichte der damaligen Stellung des Königs von Fes zu den Mauren von Granada.

da an fast ununterbrochen mit gleicher Lebendigkeit bis gegen das Ende dieses Jahrhunderts fortdauerte, beweisen die Urkunden, welche Capmany darüber in den spanischen Archiven aufgefunden hat [391]). Diese reichen aber auch nicht über dies Jahrhundert hinaus, was sich leicht daraus erklärt, dass seit dem Ende des 14. Jahrhunderts Aragonien mit Kastilien, wie Fes mit Granada, dessen Handel um diese Zeit (1375—1423), namentlich unter Muhammed V. und Muhammed VII. zum letzten Male noch wieder aufblühete, politisch sich enger befreundeten [392]).

Gehen wir nun zur Betrachtung der Handelsverbindungen Kataloniens mit den östlich von Fes gelegenen Berberländern über, so fesselt uns zunächst der ungemeine Reichthum der Urkunden, welche wir durch Capmany über den Handel mit dem Reiche Tunis erhalten haben. Unter welchen günstigen Bedingungen die katalanischen Kaufleute und Seefahrer schon zu Ende des 13. Jahrhunderts in den Staaten des Königs von Tunis verkehrten, ist bereits (S. 197.) von uns angeführt. Dass aber auch auf die Beachtung der in dem Traktate von 1282 festgesetzten Bedingungen wirklich gehalten wurde, zeigen die über stattgehabte Verletzungen einzelner Artikel des Traktates in den Jahren 1305 und 1307 zwischen Jakob II. und dem Könige von Tunis gepflogenen Verhandlungen, welche 1308 sowohl eine Ausgleichung der vorgebrachten Beschwerden, wie auch eine Verlängerung des Traktates auf abermals 10 Jahre zur Folge hatten [393]). Im Jahre 1309 schliesst Jakob II.

---

391) *Capmany, l. l. p. 67. 121. 124. 136.*

392) Vergl. *Conde, l. l. p.* 252—275. *Zurita, Anal. de Aragon. Cap.* X u. *XI.*

393) *Capmany, Tom IV. Colec. dipl. N.* XVII *Carta del*

auch einen Friedens- und Handelstraktat auf fünf Jahre mit dem König von Bugia, welcher in der Urkunde Don Halit, Sohn des edlen Königs Abuçagrin genannt wird [394]). Der Inhalt dieses Traktates ist im Wesentli-

---

Rey de Aragon D. Jayme II. al de Tunez Mahomat Amiramuçlemin del año 1305, asegurandole la observancia de los paces, y requirendole por medio de un Embaxador que le envio con instrucciones sobre ciertos derechos y condiciones mal cumplidas hasta entonces. — *N. XVIII. Embaxada del Rey de Aragon al de Tunez, en que le pide varias sumas de dinero, y la indemnizacion de unas piraterias hechos por los Moros a ciertos Catalanes..* — *N. XIX. Carta del Rey de Tunez Mohamet Almiramomenin al de Aragon Don Jayme II., en que le asegura haber aceptada la renovacion de la paz y amistad por diez años mas.*

394) Die dürftigen Nachrichten, welche einem Nichtorientalisten über die Geschichte der mauritanischen Fürsten des Mittel alters zugänglich sind (Dombay, Marmol, Aschbach, Conde), geben keinen Aufschluss weder über diesen König von Bugia und einen anderen, der in einer gleich anzuführenden Urkunde i. J. 1313 *Abdille-Amibequeri fill del Rey Abuçecri* heisst, noch über deren Verhältniss zum König von Tunis; (wie denn überhaupt der gänzliche Mangel einer brauchbaren Geschichte der Berberstaaten im Mittelalter, — der um so unbegreiflicher ist, als diese Völker doch in so mannigfaltige und folgenreiche Berührungen mit den südeuropäischen Völkern gekommen sind und die Materialien für eine solche Geschichte sich doch so reichhaltig in den Sammlungen arabischer Manuscripte unserer europäischen Bibliotheken finden, — einem bei Untersuchungen, wie die unsrigen, bei jedem Schritte hemmend wird. Die wenigen Notizen, welche über diese Länder in europäischen Sprachen veröffentlicht sind, werden dadurch fast unbrauchbar, dass dieselben arabischen Namen bei Spaniern, Italienern, Franzosen und Deutschen meist bis zur Unkenntlichkeit verschieden geschrieben werden; und doch gewähren diese wenigen Bruchstücke schon die Ueberzeugung, dass es reichlich die Mühe lohnen würde, wenn ein Orientalist nur das für die Geschichte der mauritanischen Reiche Afrika's thun wollte,

---

was z. B. Conde für die Geschichte der Araber in Spanien geleistet hat, nicht zu gedenken, dass ein Studium der arabischen Schriftsteller über die Geographie und Geschichte der Berberei während des Mittelalters ohne Zweifel noch interessantere und wichtigere Aufschlüsse über diese Länder gewähren würde, als z. B. die, welche Hr. v. Hammer über die Geschichte und Geographie Osteuropa's und Westasien's in seiner: Geschichte der goldenen Horde in Kiptschak nach orientalischen Quellen gegeben hat.) Leo Africanus erzählt (Uebers. v. Lorsbach p. 391.) um d. J. 1526, dass Bugia (Buddsche) erst seit einiger Zeit ein besonderes Reich gewesen, und dass es wohl eigentlich zu Tunis gehöre, aber von den Königen von Telensin, nachdem sie es weggenommen, lange Zeit besessen worden. Nachdem habe der König von Tunis Abu-Feriz Bugia erobert und es seinem Sohne Abdalahiz gegeben, dessen Familie die Regierung behalten, bis endlich die Spanier unter der Anführung des Pedro Navarra (1510) dies Reich mit der Einnahme der Stadt Bugia zerstört hätten. — Die Könige von Telensin (oder Tremisan, Tremezen, *Leo Af. p. 365. Edrisii Africa ed. Hartmann p. 191. 193.*, nach der Stadt gleichen Namens, dem heutigen, durch die Feldzüge der Franzosen bekannter gewordenen Tlemsan) gehörten zu dem Stamme der Beni-Zeijen (Beni-Zeiin, Beni-Zian) d. i. der Söhne Zeijen's, die es i. J. 1248 n. Chr. erobert (*De Guignes, Hist. des Huns, T. I. P. I. p. 385.*) und 380 Jahre lang besessen haben sollen (*Leo Af. p. 357.*) — (Nach Hammer, osm. Gesch. Th. IX. aus der Familie der Beni Abdol-wad vom Jahr 621 (1224) an durch 280 Jahre). — Die Könige dieser Familie wurden aber oft von den Königen von Fes und denen von Tunis verjagt, doch gelangten sie immer wieder zur Regierung, bis der König Abu-Feriz von Tunis das Reich eroberte und seinem Sohne gab. (Vgl. p. 411 — 413.) — Hiernach könnte man geneigt seyn, den Stammnamen der Könige von Tremezen in den Namen der beiden genannten Könige von Bugia, Halit, fill del noble Rey *Abuçagrin* und Abdille Amibequeri, fill del Rey *Abuçeri* wieder zu erkennen. Allein zwei Urkunden jener Zeit, die erste aus d. J. 1319 (*Capmany, l. l. p. 67.*), in welcher der König von Tremezen Abderrahamen Buceixfim genannt wird, was offenbar der König, welcher in dem von De Guignes angegebenen Ver-

chen folgender[395]): „Die Unterthanen der beiden kontrahirenden Fürsten können in die Staaten des anderen gegen Zahlung der bestimmten Abgaben ihre Waaren ungehindert zu Wasser und zu Lande einbringen, auch frei in denselben verweilen und wieder abreisen; doch ist der Kaufmann, welcher von einem Platze zum anderen zu Lande reisen will, gehalten, dem Vorgesetzten des Ortes davon Anzeige zu machen, widrigenfalls die Fürsten für den Schaden, welchen er unterwegs leiden könnte, nicht verantwortlich sind. — Die Unterthanen des Königs von Aragonien sollen in Bugia einen Konsul, eine Faktorei und Alles haben, was sie früher dort besessen, auch sollen sie dieselben Privilegien ha-

---

zeichnisse der Herrscher aus dem Stamme der Beni-Zeijen (Beni-Zian) Abderrahman Abu-Taschefin heisst, (*l. l. p.* 385.) seyn soll; die andere aus d. J. 1315 (*Capmany, T. II. p.* 75.), in welcher der König von Tremezen als ein Feind von Aragonien, die Könige von Tunis und Bugia aber als verbündete Fürsten genannt werden, zeigen deutlich, dass wenigstens um jene Zeit die Reiche von Tremezen und Bugia zwei getrennte und für sich bestehende Reiche waren. Dass aber der König von Bugia gegen d. J. 1323 Tunis erobert hatte, zeigt der Handelstraktat, welchen Aragonien in diesem Jahre mit dem König von Tunis und Bugia, der Mir Almomeni Bubace (Emirol-muminin Abu-Bekr (?) vergl. *de Guignes, l. l. p.* 386.) fill del Mir *Abuzecri* genannt wird, abschloss. (*Capmany, T. IV. p.* 82 *ff.* und Brief Jakob's II. an diesen Fürsten p. 81.). — Dies nur zum Beweise, wie wenig sich mit den Nachrichten, welche wir bis jetzt über die Geschichte jener Reiche besitzen, anfangen lässt, wenn es darauf ankommt, die Verhältnisse einer bestimmten Zeit sich klar zu machen. — Ausführliche Nachrichten über die Bedeutung der Stadt Bugia s. bei *Leo Af. p.* 392. u. *Edrisii Africa p.* 221 *ff.* Vergl. auch oben Anm. 102.).

395) *Treva feita entre el Rey d'Arago — e el noble Rey de Bugia Don Halil etc.* bei *Capmany, Tom. IV. Colec. dipl. N.* XX.

ben, welche die Genuesen und andere begünstigte Nationen daselbst geniessen, ausgenommen die Freiheit, welche die Genuesen in Gigra haben[396]). Der König von Aragonien unterstützt den von Bugia, so oft er es verlangt, mit zwei bewaffneten und wohlausgerüsteten Galeeren, welche der König von Bugia gegen Algier und andere Länder der Mauren, ausgenommen die, welche Frieden und Verträge mit dem König von Aragonien haben, gebrauchen kann. Der König von Bugia bezahlt 2000 Doblas[397]) für jede Galeere auf vier Monate und 600 Doblas für die Galeere für jeden Monat, welchen er sie länger benutzt. — Der Schaden, welchen während der Dauer dieses Traktates die Unterthanen der einen kontrahirenden Macht denen der anderen durch Seeräuberei oder auf andere Weise thun sollten, soll binnen Frist von zwei Monaten nach Anzeige und Konstatirung des Schadens ersetzt werden. — Wenn der Traktat nach Ablauf von fünf Jahren nicht erneuert wird, so sollen den Unterthanen der beiden kontrahirenden Fürsten, welche sich innerhalb der Staaten des anderen befinden, sechs Monate Zeit haben, um frei von Embargo und anderen Abgaben mit ihren Waaren abzureisen." — Dieser Vertrag wurde i. J. 1313 auf Ansuchen des Königs von Bugia Abdallah, wahrscheinlich des Nachfolgers des

---

396) Die Hafenstadt Gigra, bei Idrisi Gigel (*ed. Hartm. p. 245.*) Leo's Dschedschel (p. 394.) ist das alte Ἰγιλγίλει des Ptolemäus, das heutige Jigelli oder Gigel in der Nähe von Bugia.

397) Ein Dobla (Dobla del oro, Dublon) war so viel, wie ein Dinar (*adinar*) (*Conde, Mem. sobre la moneda arabiga* in den *Mem. de la Acad. hist. de Madrid. T. V. p. 309*), der nach v. Hammer einem Dukaten gleich gewesen seyn soll. (Gemäldesaal berühmter moslem. Herrscher Th. III. p. 57.). In Tunis machten $6\frac{2}{3}$ Doblas eine Unze Gold. *Balducci Pegalotti, l. l. p. 125.*

oben genannten, auf fünf Jahre erneuert und noch durch Hinzufügung einiger die Sicherheit der katalanischen Kaufleute im Gebiete desselben noch mehr garantirender Artikel erweitert [398]).

In demselben Jahre wird auch wieder ein Friedens- und Handelstraktat zwischen Jakob II. und dem König von Tunis, der seit der letzten Erneuerung des Traktates i. J. 1308 den Thron bestiegen hatte, abgeschlossen [399]), welcher ausser der Bestätigung der in den früheren Verträgen bestimmten gegenseitigen Handelsfreiheit, namentlich noch genauere Bestimmungen über die Zölle und Abgaben enthält, welche die Katalanen in den tunesischen Handelsplätzen zu entrichten hätten [400]). Bald nach dieser Zeit, zwischen den Jahren 1315 und 1323, muss das Reich Tunis von dem König von Bugia erobert worden seyn. Denn i. J. 1315 nennt Jakob II. den Abu-Bekr, der ihn um Erhaltung des Friedenstraktates gebeten hatte, in dem Antwortschreiben, welches die Versicherung der freundschaftlichen Gesinnung enthält,

---

398) Schreiben des Königs von Bugia Abdille Amibequeri, Sohn des Abuçecri, an den König von Aragonien v. J. 713 (1313) und Traktat zwischen den beiden Königen aus demselben Jahre bei *Capmany*, *T. IV. Col. dipl. N. XXV.* u. *XXVI.*

399) *Capmany*, *l. l. N. XXVII.* Der König von Tunis heisst in dieser Urkunde Miramomeli Bujahie Sacharia (Emir olmuminin Abu-Jahia Zacharia) fill del Senyor Almir Abulabeç fill dels Almirs Raxendis.

400) Unter den Zeugen, welche von Seiten des Königs von Aragonien diesen Traktat unterschrieben, findet sich: *el Acayt dels Cavalers Cristians ara en la presencia de Tunix, en Bernat de Fons.* Dies ist ohne Zweifel der Gouverneur des Forts, welches seit d. J. 1281 von aragonischen Truppen zur Unterstützung der regierenden königlichen Familie gegen ihre Rivalen besetzt war. S. *Marmol, Africa lib. VI. Tom. II.* (*Granada* 1573) *fol. 291.*

nur noch König von Bugia [401]), und in dem Briefe, welchen Jakob II. i. J. 1323 an den Albubace, fill del Mir Abuzecri richtet, wird dieser König von Tunis und Bugia genannt [402]). Aus dem letzteren Schreiben geht hervor, dass dieser den König von Aragonien um die Erneuerung der früher mit Bugia und Tunis bestandenen Friedens- und Handelsverträge durch einen Gesandten gebeten hatte, welcher im Namen seines Gebieters den bei diesem Briefe übersendeten, in Barcelona am 1. Mai 1323 unterzeichneten Traktat verhandelt hatte. Dieser sehr detaillirte und sehr bestimmt gefasste Traktat, welcher sechsunddreissig meist auf Handelsverhältnisse sich beziehende Artikel enthält, lehrt uns noch genauer die Verhältnisse kennen, welche der Handelsverkehr um jene Zeit zwischen den Christen und Sarazenen Nordafrika's erzeugt hatte, als die oben mitgetheilten. In seinen Hauptbestimmungen ist er jenen gleich, doch enthält er noch eine Menge durch die Zeitumstände hervorgerufene genauere, die kommerziellen Verhältnisse betreffende Stipulationen, von denen wir hier die wesentlichsten mittheilen müssen. Es sind folgende: „Wenn ein katalanischer Kaufmann einmal an irgend einem Orte von Tunis oder Bugia seine Waaren oder sein baares Geld versteuert hat, so kann er mit denselben nach allen anderen Plätzen der beiden Reiche gehen und daselbst ein- und verkaufen, ohne wieder dafür Abgaben zu bezahlen.

---

401) *Capmany, T. IV. Col. dipl. N. XXXI.* Der König wird Abibacri, fil del Almir Abizacaria genannt. Statt Abizacaria ist wohl Abizecri zu lesen, s. die Dipl. *N. XLI.* u. *XLII.* Dass im J. 1315 Bugia und Tunis noch zwei getrennte Reiche gewesen, geht auch aus der Urkunde bei *Capmany, T. II. p. 75.* hervor.

402) *Capmany, T. IV. N. XLI.*

Dasselbe versteht sich von den Unterthanen des Albubace im Gebiete von Aragonien. — Jeder aragonesische Kaufmann kann seine Güter von einem Fahrzeuge in ein anderes umladen, um sie, wohin er will, zu verschiffen, ohne dafür Abgaben zu bezahlen. — Kein Zolloffiziant darf unter irgend einer Bedingung an Bord eines katalanischen Fahrzeuges kommen, um es zu visitiren oder Beschlag darauf zu legen, nur der Zolldirektor (*Alcayt de la Duana*) darf (bei Verdacht verheimlichter Waaren), nachdem ihm davon Anzeige gemacht, das Schiff untersuchen lassen durch zwei seiner Leute, denen ein Mann von Seiten des katalanischen Konsuls beigegeben ist. — Der katalanische Konsul in Bugia, oder dessen Stellvertreter soll, wie es früher Gebrauch gewesen, von der Zolleinnahme zwanzig Byzantiner [403]) per Monat erhalten, und dem Konsul von Tunis sollen monatlich funfzig Byzantiner von der Duane bezahlt werden; ausserdem muss der König von Tunis und Bugia den genannten Konsuln die noch aus früherer Zeit herrührenden Geldrückstände bezahlen. — Die aragonesischen Faktoreien stehen unter der Verwaltung der Konsuln, kein Zoll- oder Steueroffiziant darf ohne besondere Erlaubniss des Konsuls in dieselben eintreten. Dieser hat ferner die ausschliessliche Jurisdiktion über die Unterthanen des Königs von Aragonien und die Prozesse zwischen ihnen und Sarazenen zu entscheiden. — KeinKaufmann ist verpflichtet, öfter als von Monat zu Monat mit der Duane

---

403) *Besant*, ital. *bisante*, *bisanzie*, *byzantii* war die gebräuchlichste Silbermünze im Levantehandel und in den Handelsstädten der Berberei. In Tunis galt der Byzantiner zehn Millareses und ungefähr 62 Mill. machten eine Mark Silber. Es gab aber auch Goldbyzantiner, z. B. in Aegypten, welche einem Goldflorin v. Florenz gleich waren. *Capmany*, *IV*. *p*. *30*. *Marin*, *T*. *III* *p*. *63*.

abzurechnen. Im Anfange jedes Monats werden die angekommenen Waaren registrirt und die Abgaben dafür entrichtet. Die Duane ist gehalten, für die geleistete Zahlung Quitung zu geben. — Die Schulden, welche die Kaufleute beider Nationen aus früherer Zeit bei den Duanen ausstehen haben, sollen prompt bezahlt werden. — Wenn während der Dauer des Traktates durch Piraten oder Andere der einen kontrahirenden Parthei den Unterthanen der anderen Schaden gethan werden sollte, so soll dadurch der Friede nicht gestört werden; es soll dafür aber Satisfaktion gegeben werden, wenn der erlittene Schaden binnen drei Monaten durch Briefe oder Gesandtschaften des beleidigten Theils gehörig angezeigt und konstatirt worden. Doch sollen die in den Staaten des beleidigten Theiles ansässigen Kaufleute der anderen Nation dadurch durchaus nicht weder persönlich, noch an ihrer Habe molestirt, auch in ihrem freien Verkehre nicht gehemmt werden, denn die Kaufleute sind Leute, welche im Vertrauen auf den Schutz ihrer Fürsten leben und verkehren, und welche durch die Schuld Anderer nicht leiden dürfen [404]). — Der König von Tunis und Bugia schützt die Unterthanen des Königs von Aragonien in seinen Staaten vor Korsaren und anderen Feinden desselben und ersetzt ihnen den durch denselben erlittenen Schaden. — Keinem katalanischen Fahrzeuge dürfen in den Häfen von Tunis und Bugia Steuerruder, Segel oder sonstige Utensilien weggenommen werden, weil die Schiffe dadurch in grosse Gefahr kommen können, die Verantwortlichkeit des Konsuls ist dafür hinreichend, dass sie vor ihrer Abreise ihre Abgaben be-

---

404) *„Perço com los mercaders son gent que estan e van en fe dels Senyors, e no deven pendre dan per fet d'altre."* Art. X. *l. l. p.* 85.

zahlen. — Die Konsuln und ihre Stellvertreter können unter keiner Bedingung verhaftet werden. — Kein Unterthan des Königs von Aragonien darf wegen Schulden oder anderer Civil- oder Criminalvergehen aus den Faktoreien des Königs von Aragonien abgeführt werden, da der Konsul allein in diesen Sachen Recht zu sprechen hat; wenn jedoch der Konsul fehlt, so steht dem Alcayt der Duane dieses Recht zu. — Civil- und Criminalvergehen der christlichen Unterthanen des Königs von Aragonien unter einander hat allein der Konsul zu richten, und in diese Angelegenheiten dürfen der König von Tunis und Bugia und seine Beamten durchaus nicht interveniren, auch dürfen sie es nicht verhindern, wenn ein aragonesischer Unterthan in seiner Civil- oder Criminalsache an seinen König appelliren will. — Kein katalanischer Kaufmann kann gezwungen werden, dem König von Tunis und Bugia etwas von seinen Waaren gegen seinen Willen zu überlassen, auch braucht keiner von den Waaren Abgaben zu bezahlen, welche er nicht verkauft hat, er kann dieselben frei wieder ausführen, wohin er will. — Die Katalanen brauchen bei der Abreise ihr Gepäck und ihre Koffer nicht zu öffnen, noch (als Waaren) einschreiben zu lassen. — Die Gebäude der Faktoreien des Königs von Aragonien in Tunis und Bugia müssen auf Kosten des Königs von Tunis und Bugia gebaut werden. — Die Flotten und einzelne Fahrzeuge des Königs von Aragonien dürfen in alle Häfen des Königs von Tunis und Bugia frei einlaufen, daselbst verweilen und sich mit Proviant und Erfrischungen versehen; dasselbe ist den Flotten des letzteren in den Häfen von Aragonien gestattet. — Endlich ist der König von Tunis und Bugia gehalten, dem von Aragonien für jedes der vier Jahre dieses Traktates 4000 Golddoblas, nämlich 3000 für das Reich Tunis und 1000 für

Bugia zu bezahlen von den Abgaben, welche die Unterthanen des Königs von Aragonien in den genannten Ländern entrichten, und wenn diese Abgaben nicht dazu hinreichen, so muss er die Summe von 4000 Doblas vollständig machen [405]).

---

405) Beiläufig müssen wir hier noch eine Urkunde anführen, welche zwar vorzugsweise für die Geschichte der diplomatischen Beziehungen Aragoniens zu den Berberstaaten von Wichtigkeit, doch aber auch unserem Gegenstande nicht fremd ist. Es ist dies ein Schreiben, welches Jakob II. i. J. 1319 einer Gesandtschaft an den König von Tremezen, Abderrahaman Buceixfim (Abu-Taschfin) mitgab, dem die Instruktionen für die Gesandten zur Abschliessung eines Friedens- und Handelstraktates beigefügt sind. Vier Jahre vorher hatte der König von Aragonien dem von Tunis gegen Tremezen Hülfe geleistet (wofür die Städte Barcelona und Valenzia 12000 Doblas von dem König von Tunis durch ihren Konsul fordern liessen, *Capmany, T. II Col. dipl. N. XL.* u. *N. XLIV.*). Während der folgenden Jahre, in welchen der genannte Abderrahaman durch eine Revolution gegen seinen Vater und mit Hülfe des Königs von Granada sich des Throns bemächtigt, hatten viele aragonesische Unterthanen, welche früher unter dem Schutze eines mit dem entthronten Könige geschlossenen Traktates in Tremezen ihren Handel betrieben, Gewaltthätigkeiten erlitten und eine grosse Anzahl derselben war sogar ihrer Freiheit beraubt worden. Diese wieder zu befreien und überhaupt die Handelsverbindungen mit Tremezen wieder auf den alten Fuss herzustellen, war der Zweck dieser Gesandtschaft, welche vom Könige doppelte, sehr politisch klug gefasste Instruktionen erhielt, um davon, jenachdem sie den König von Tremezen gestimmt fände, Gebrauch zu machen. Obwohl wir nun das Resultat der Unterhandlungen nicht kennen, so bleibt diese Urkunde doch von Interesse, einestheils weil sie zeigt, dass um jene Zeit die Katalanen auch mit diesen Ländern viel verkehrten, denn es werden über dreihundert Kaufleute genannt, welche ihres Eigenthums beraubt worden, anderentheils aber, weil sie auch wieder einen Beweis giebt, wie wichtig der Handel der Katalanen für die Berberstaaten

Die Stellung, welche nach diesem Traktate den Katalanen in Tunis eingeräumt war, berechtigt wohl zu der Annahme, dass um jene Zeit der Zustand ihres Handels dahin ein sehr blühender gewesen seyn muss [406]). Dies ist aber auch der letzte ausführliche Handelstraktat zwischen Aragonien und Tunis, der uns aufbewahrt worden. Wie lange er in Wirksamkeit geblieben, ist uns unbekannt. Einen sicheren Beweis für die Fortdauer dieser günstigen Verhältnisse haben wir nur noch für das Jahr 1325 durch einen Brief des Magistrates von Barcelona an den katalanischen Konsul in Tunis, in welchem derselbe angewiesen wird, die Freigebung eines von einem Piraten genommenen und nach Bugia aufgebrachten barcelonesischen Schiffes auf den Grund der bestehenden Verträge beim Könige von Tunis zu betreiben und demselben die von Seiten des Königs von Aragonien in dieser Sache gemachte Protestation zu übergeben [407]). Für die übrigen Jahre dieses Jahrhunderts haben wir nur noch einige zerstreute Zeichen für das Bestehen des Handels mit jenen Berberländern. Denn aus den Verhältnissen der Könige von Aragonien zu den Fürsten der Berberei, zu den Königen von Kastilien und zu den Genuesen, wie die vielen von Capmany bekannt gemachten Urkunden sie uns kennen lehren, lässt sich

---

gewesen seyn muss, da der König von Aragonien an einen siegreichen Fürsten so hohe Forderungen für einen Handelstraktat stellen konnte, wie die Instruktionen der Gesandten sie uns kennen lehren. *Capmany, T. IV. Col. dipl. N. XXXIV.*

406) Hierfür spricht auch eine Urkunde v. J. 1315 über die Abgaben, welche Barcelona auf die weitere Reisen machenden Schiffe legte, zur Deckung der Ausrüstungskosten eines Geschwaders gegen die Mauren. *Capmany, T. II. Col. dipl. N. XLIV.*

407) *Capmany, T. II. Col. dipl. N. LIII.*

nur mit Wahrscheinlichkeit schliessen, dass der hier besprochene Handelsverkehr der Katalanen zwar wohl nicht ganz aufhörte, aber doch oft gehemmt und unterbrochen wurde. Das letztere zeigen nämlich die königlichen Reglements für die katalanischen Kaper, welche zu verschiedenen Zeiten gegen die Mauren ausgerüstet wurden, und die beschränkenden Vorsichtsmaassregeln, welche den katalanischen Seefahrern während der Seekriege mit Genua auferlegt wurden [408]). Anzeichen dagegen von dem Bestehen der katalanischen Handelsverbindungen mit den östlich von Fes gelegenen Küstenländern finden sich z. B. in zwei Urkunden v. J. 1341 und 1343 [409]), und in mehreren diplomatischen Unterhandlungen des Königs von Aragonien mit denen von Fes, welche seit der Mitte dieses Jahrhunderts für längere Zeit auch Bugia und Tunis besassen [410]).

Indess darf man gewiss aus dieser Spärlichkeit der Nachrichten über diesen Handel nicht auf seine grosse Gesunkenheit schliessen, zumal wir aus dem folgenden Jahrhunderte, in welchem doch wenigstens eben so viele politische Hindernisse sich diesem Handelsverkehr ent-

---

408) Z. B. *Nr. LVII, LVIII, LIX, LXIV, LXXX, C.* in der diplomat. Sammlung bei *Capmany, T. IV.*; u. *N. CVIII. T. II.*

409) *Capmany, IV. Col. dip. N. LII.*, in welcher der König Peter IV. der Stadt Barcelona das Recht bestätigt, Kontributionen von den Schiffen, welche überseeische Reisen machten, zu erheben. Es werden in denselben mehrere Arten von Schiffen, welche nach Tunis und der Berberei fuhren, genannt. *Tom. II. N. CCLXXXIII.*

410) *Capmany, T. IV. Colec. dipl. N. LXI, LXII, LXIII, LXVIII.* Auch aus d. J. 1334 haben wir einen Beweis für das Bestehen des katalanischen Handelsverkehrs mit jenen Ländern. S. *Stella, Annal. Genuens.* bei *Muratori, Script. Rer. Ital. T. XVII. p. 1069.*

gegenstellten, wieder mehr Beweise für die Lebendigkeit desselben besitzen, aus welchen zugleich hervorzugehen scheint, dass damals dieser lebhaftere Verkehr nicht erst wieder ganz von Neuem angeknüpft worden [411]). Die erste urkundliche Nachricht über den in diesem Jahrhunderte auf Verträgen beruhenden Verkehr zwischen Aragonien und Tunis, aus welcher zugleich hervorgeht, dass viele katalanische Kaufleute in Tunis lebten, ist aber erst aus d. J. 1439 [412]). Von da an haben wir zwar auch nur zerstreute, aber doch ziemlich genügende Beweise für die Fortdauer dieser Handelsverbindungen bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts. So erfahren wir aus einer Bittschrift des Magistrats von Barcelona an den König von Aragonien, dass i. J. 1444 vom König von Tunis über fünfhundert Aragonesen, unter welchen achtzig allein aus Barcelona, welche unter dem Schutze der bestehenden Traktate in dessen Staaten Handelsgeschäfte gemacht hatten, gefangen genommen worden, weil man auf Sicilien einige Mauren arretirt hatte [413]). Diese Angelegenheit muss bald friedlich ausgeglichen worden seyn, denn zwei Jahre darauf finden wir wieder viele Katalanen an den Küsten von Tunis mit der Korallenfischerei beschäftigt, welche damals ein sehr bedeutender Erwerbszweig war, und einen Barcelonesen, Rafel Vives mit Namen, sogar als Einnehmer der Steuern für diese Korallenfischerei im Dienste des Königs von Tunis. Dieser Víves übte sein Amt so inhuman, dass die Einwohner mehrerer Städte Sardiniens, Alguer und Caller

---

411) Vergl. die Erzählung des Chronisten Pedro Niño aus d. J. 1403 bei *Capmany, T. III. p. 215.*

412) Schreiben des Magistrates von Barcelona an den König von Tunis bei *Capmany, T. II. Col. dipl. N. CLII.*

413) *Capmany, T. II. p. 248.*

(Algher und Cagliari) sich an den Magistrat von Barcelona mit der Bitte wenden, eine Ermässigung der übermässigen Abgaben für die Korallenfischerei bei dem genannten Verwalter zu erwirken [414]), wofür sich denn auch der genannte Magistrat in der That verwendete [415]). Nicht minder als aus diesen Thatsachen erhellt das damalige gute Vernehmen zwischen Barcelona und Tunis aus einem Briefe des barcelonesischen Magistrats an den König von Tunis v. J. 1447, durch welchen ihm die Anzeige gemacht wird, dass ein Transport tunesischer Kaufleute mit ihren Waaren von Tunis nach Almeria, welchen ein barcelonesischer Patron mit seinem Schiffe kontraktmässig übernommen hatte, zur Zufriedenheit der besagten Kaufleute ausgeführt worden, weshalb er nun gebeten werde, den Bruder des Patrons, der für die gute Ausführung der Ueberfahrt sich als Geissel gestellt hatte, zu entlassen [416]). Wie bedeutend aber damals der Handelsverkehr der Barcelonesen in Tunis gewesen, und in welchem Ansehn sie daselbst gestanden haben müssen, geht daraus hervor, dass sogar der Doge von Venedig i. J. 1458 an die Stadt Barcelona schreibt, um ihrem Schutze die venetianischen Kaufleute und Seefahrer in den Berberländern zu empfehlen [417]). Sowohl dieser Brief, wie ein anderer desselben Dogen vom Jahre 1459 [418]) geben einen glänzenden Beweis von der damaligen Blüthe des barcelonesischen Seehandels, dessen Bedeutung für das allgemeine Wohl die Stadt aber auch

---

414) *Capmany, T. II. Col. dipl. N. CLXXIV.*

415) *Capmany, l. l. N. CLXXVI* und Note zu *CLXXIX.*

416) *Capmany, l. l. N. CLXXIX.*

417) *Capmany, l. l. N. CXC.*

418) *l. l. N. CXCII.*

immer, wovon wir schon mehrere Beweise angeführt haben, erkannte [419]). — Diese Verbindungen zwischen Barcelona und jenen Berberländern waren aber so fest geknüpft, dass sie selbst während der Kriege, welche damals Katalonien verwüsteten, bestehen blieben. Dies zeigt ein Schreiben des Magistrats der genannten Stadt an den König von Tunis i. J. 1462, um demselben die mit seinem Reiche handelnden katalanischen Kaufleute überhaupt und insbesondere zwei dahin mit Ladungen abgehenden zu empfehlen, wobei der Magistrat sich auf die ununterbrochen zwischen Barcelona und Tunis bestehenden so freundschaftlichen Traktate beruft [420]), und dasselbe geht hervor aus einem Briefe derselben Stadt an den König von Bugia v. J. 1473, in welchem sie dessen oft erfahrene Gerechtigkeit und Billigkeit in Anspruch nimmt für einen barcelonesischen Schiffspatron, dessen Ladung von der Duane in Bugia mit Beschlag belegt worden, weil er ein Schiff von Mallorca (womit Aragonien damals im Krieg war) in jenem Hafen angegriffen hatte. Der Magistrat zu Barcelona fügt hinzu, dass, wenn der Ueberbringer ihres Briefes, wie das von der gewohnten Güte des Königs zu hoffen sey, wohl aufgenommen werde, dies viel Freude in Barcelona erregen werde, da viele Kaufleute sich dort zur Abreise nach seinen Staaten anschickten, um daselbst ihre Handelsgeschäfte zu besorgen [421]).

---

419) *In hac enim Civitate*, antworten sie z. B. diesmal dem Dogen, *tum ob reverentiam vestrae Ducalis Dignitatis, tum etiam ob favorem negotiationis mercantilis, qua universa patria augmentatur, ditatur et augetur, vestri subditi et mercatores antehac per nos et praecessores nostros bene et favorabiliter tractati fuere; illosque non aliter ut cives nostros habuimus.* *Capmany, l. l. N. CXCI.*

420) *Capmany, l. l. N. CXCV.*

421) *Capmany, l. l. N. CXCVI.*

Beiläufig werde hier nur noch bemerkt, dass die Katalanen auch, nachdem durch die Eroberungen Ferdinand's des Katholischen die wichtigsten Hafenplätze der afrikanischen Küste unter spanische Herrschaft gekommen, ihren alten Verkehr mit derselben fortsetzten [422]; i. J. 1535 ernannte Barcelona den letzten Konsul für Tunis [423]. Erst um die Mitte dieses Jahrhunderts wurden auch diese Länder, mit denen Jahrhunderte lang Italiener und Spanier in lebhaftem, zwar zuweilen gestörtem, aber doch immer wieder aufblühendem Handelsverkehr gestanden, so wie sie in die Hände der Türken kamen, denselben gänzlich verschlossen. Dadurch zu Raubstaaten geworden, wurden die Häfen, in welchen christliche Seefahrer und Kaufleute unter dem Schutze liberaler Handelstraktate mit den Mauren im geregelten Umtausche der Produkte zweier Welttheile verkehrt hatten, zu Rüstplätzen autorisirter Piraten, welche Jahrhunderte lang der Schrecken der italienischen und katalanischen Seestädte blieben, und wesentlich dazu beitrugen, deren einst so blühende Seefahrt zu Grunde zu richten.

Bemüht, hier die zwar nicht sehr spärlichen, aber doch nur sehr zerstreut sich findenden Bausteine für eine Geschichte des Seehandels der Italiener und Spanier im Mittelalter zusammenzutragen, dürfen wir nicht die hierher gehörigen Materialien unberücksichtigt lassen, welche uns das Werk über die Handelsgeschichte der Florentiner darbietet, welches wir schon öfters im Verfolge dieser Untersuchung erwähnt haben [424]. Da indess Florenz

---

422) Vgl. *Capmany, T. II. Col. dipl. N CCXX–CCXXIII. T. IV. Apend. Not. III. p. 22.*

423) *Capmany, T. II. Ap. de Not. p. 66.*

424) *Della decima e di varie altre gravezze imposte dal co-*

überall nur **neben** den schon erwähnten Italienern und Katalanen Handelsverbindungen hatte, so wollen wir von den florentinischen hier nur einige Hauptzüge entwerfen. Wir haben bereits bemerkt, dass die Florentiner gegen das Ende des 14. Jahrhunderts an die Stelle traten, welche bis dahin die Pisaner im Handel im mittelländischen Meere eingenommen hatten. Zwar finden wir Florenz schon ein Jahrhundert früher lebhaften Antheil an dem Handel nach den überseeischen Ländern nehmen, allein dies geschah damals nur noch durch die Vermittlung Genua's, und namentlich Pisa's, welches den Florentinern grosse Begünstigungen für den Vertrieb ihrer Waaren bewilligt hatte, dieselben jedoch i. J. 1343 zurücknahm, weil der Eigenhandel Pisa's dadurch immer mehr zu Grunde ging. Die Florentiner, gezwungen andere Kanäle für die Seeausfuhr ihrer Fabrikate, deren Einfuhr in niederländischen Häfen damals schon durch besondere Privilegien begünstigt wurde, zu suchen, schliessen mit Siena einen Traktat zur Erleichterung ihrer Waaren-Aus- und Einfuhr über den Hafen von Telamon (Talamone). Dieser Hafen ersetzte ihnen jedoch nicht den von Pisa; der Weg dahin war unbequem und kostspielig, der Verkehr in demselben unbedeutend, so dass sie auf's Neue mit Pisa unterhandelten, welches, da es

---

mune di Firenze, della moneta e della mercatura de'Fiorentini fino al Secolo XVI. Lisbona e Lucca 1765. 4 Tom. 4. Von besonderem Interesse sind der dritte Theil, welcher die in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts geschriebene *Pratica della mercatura* des *Francesco Balducci Pegolotti* enthält, und der 4. Theil, in welchem die etwa ein Jahrhundert später verfasste *Pratica della mercatura* des *Giovanni di Antonio da Uzzano* mitgetheilt ist, zwei ausführliche Abhandlungen voll der wichtigsten Nachrichten über die Handelsplätze, die Waaren, die Münzen, Maasse und Gewichte und die Handelsusanzen jener Zeit.

den Verlust des florentinischen Transitohandels schmerzlich empfunden hatte, auch i. J. 1370 allen Waaren, welche florentinisches Eigenthum, völlige Zollfreiheit zugestand, und seitdem war Pisa nur noch als Hafen von Florenz zu betrachten. Der politischen Verhältnisse zum Herzog von Mailand wegen konnten die Florentiner jedoch nicht lange die Früchte dieses Traktates geniessen, so dass sie, da Genua ihnen die Eroberung Pisa's nicht gestattete, sich wiederum gezwungen sehen, mit dieser Republik wegen eines Hafens zu unterhandeln. Sie erbieten sich zum Kaufe des Hafens von Livorno, der ihnen denn auch endlich i. J. 1421 gegen eine Summe von 100,000 Goldflorins abgetreten wird [425]). — Mit dieser Erwerbung bot sich für Florenz, welches damals schon namentlich durch seine hoch gesteigerte Industrie und seine ausgedehnten Wechselgeschäfte eine der reichsten Städte Italiens geworden, ein weites Feld zur Ausbreitung seines Handels dar, und mit der grössten Thätigkeit begann es auch sogleich sich im Innern und nach Aussen hin auf seine neue Stellung vorzubereiten. Noch in demselben Jahre, in welchem die Republik in den Besitz von Livorno gekommen, schuf sie eine eigene Behörde für die Seeangelegenheiten, den *Magistrado de' Consoli del Mare* [426]), dessen erstes Geschäft es war, Gelder zum Bau von Seeschiffen anzuweisen, ein Arsenal zu gründen und zwei mit ausführlichen Instruktionen versehene Agenten nach Aegypten zu senden, um für die Republik, als Erbin der Pisaner, dieselben Privilegien vom Sultan zu erwerben, welche Pisa in seinem

---

425) *Della decima etc. di Firenze, Tom. II. p. 21 seq. Pet. Bizarus. l. l. p. 226.* setzt die Erwerbung i. d. J. 1419.

426) *Della dec. di Firenze. T. II. p. 31.*

Handel daselbst genossen hatte [427]). Die beiden Florentiner werden beim Sultan sehr gut aufgenommen [428]), und erhalten Alles, was sie gefordert hatten. Die Hauptpunkte des von ihnen geschlossenen Handelstraktats sind folgende: Die Florentiner dürfen in die Staaten des Sultans ihre Waaren einführen, daselbst verkaufen und kaufen, und die eingekauften Waaren in beliebige Schiffe verladen und ausführen. Für die Ein- und Ausfuhr ihrer Waaren sollen sie denselben Zoll entrichten, den die Venetianer bezahlen. — Florenz darf in allen Plätzen des ägyptischen Gebietes, mit welchen die Franken zu verkehren pflegen, Faktoreien anlegen und in Alexandrien, Damaskus, und wo sonst die Franken Faktoreien besitzen, florentinische Konsuln anstellen, welchen dieselbe Ehre erwiesen werden soll, wie den Konsuln aller anderen Nationen. — Der florentinische Florin soll in allen Staaten des Sultans Gültigkeit und denselben Werth haben, wie der venetianische Dukaten. — Endlich heisst es noch, dass die Florentiner von den Sarazenen mehr geehrt werden sollen, als alle anderen Nationen, auch mehr als Venetianer und Genuesen [429]). — Bald nach

---

427) Diese Instruktionen, so wie der eben so interessante Bericht der beiden Gesandten über ihre Reise und ihre Aufnahme sind mitgetheilt von *Leibnitz*, *Mantissa Codic. juris gentium diplomat. Hannov. 1700. fol. p. 163.* und daraus in *Decima etc. II. p. 187 seq.* Vergl. über die in dem Berichte genannten ägyptischen Beamten: *Silv. de Sacy, Chrestomatie arabe II. p. 429.*

428) Vergl. *Silv. de Sacy, Chrest. arabe. T. II. p. 352.*

429) *Translatio Concessionis facta Florentinis per Sereniss. Principem Dominum Sultanum Babillonio — reducta in Latinum per Abraham Judeam Turcomannum Florentinorum in Alexandria; facta die sexta Novemb. anno Domini 1423, et scripta per me Filippum Not. infrascriptum in dicta Civitate in domo Residentiae Ambaxiatorum Florentinorum, Della decima etc. T. II. p. 195.* —

der Erlangung dieses Traktates wurde in Florenz die Abfahrt der ersten florentinischen Galeere nach Alexandrien mit Festen und Prozessionen gefeiert. Zwölf junge Leute aus den ersten Familien schifften sich auf derselben ein, um sich für den Levantehandel zu bilden, und zum Andenken an die erste Galeere, welche zum Handel mit Aegypten gebaut worden, schlägt die Stadt eine dem venetianischen, in der Levante sehr beliebten, Dukaten ähnliche Goldmünze, welche sie *Fiorino di Galea* nannte [430]). Diese mit Enthusiasmus begonnene Seefahrt gedieh schnell. Nach wenigen Jahren bestand die florentinische Marine, welche mit zwei Galeeren angefangen hatte, aus zwölf grossen und funfzehn kleinen Galeeren; über diese Zahl hat sie sich jedoch nie bedeutend erhoben [431]). In welchem Maasse der Seehandel sich seitdem ausdehnte, zeigt die Anordnung, welche das florentinische Seekonsulat über die überseeischen Reisen ihrer Galeeren traf. Sie wurden in zwei Hauptklassen getheilt, in die orientalischen und in die occidentalischen Expeditionen. Durch die ersteren wurden die Häfen Griechenlands und die des schwarzen Meeres, besonders Kaffa und Trapezunt und Alexandrien besucht, auch liefen sie in den Häfen der Oberberberei (*Barberia alta*), nämlich denen von Tripolis und Tunis, und in Sizilien vor. Die Länder, nach welchen die Ex-

---

Vergl. die Redaktion dieses Traktates bei *Antonio da Uzzano* in demselben Werke *T. IV. p. 70 seq.*

430) *Della decima etc. T. I. p. 116.* Dieser *Fiorino di Galea* hatte jedoch denselben Goldwerth, wie die anderen florentinischen Goldflorins, deren Prägung die Stadt zuerst i. J. 1252 angefangen hatte, und welche bald so verbreitet und so gesucht wurden, dass fast alle Staaten Gold unter diesem Namen prägten.

431) *Decima di Firenze. T. II. p. 60.*

peditionen des Westens gingen, waren vornehmlich die Unterberberei (*B. bassa*) oder die westlich von Tunis gelegenen Berberländer, die balearischen Inseln, Katalonien, Flandern und England [432]). Anfangs stellte der Staat die Galeeren für diese Reisen und überliess sie den Meistbietenden zur Befrachtung, in der Folge aber, seit d. J. 1480, überliess die Republik die überseeischen Expeditionen der freien Spekulation der Bürger. Ein Haupteinfuhrartikel für Florenz war Wolle, wovon die einheimischen Fabriken enorme Quantitäten verarbeiteten. Zur Sicherung der Einfuhr dieses Artikels bestanden florentinische Handelskomptoirs in England, Flandern und Frankreich. Mehrere florentinische Handlungshäuser besassen um die Mitte des funfzehnten Jahrhunderts Kommanditen in fünf oder sechs Städten des Kontinentes, und dies vorzüglich wegen des Wollhandels. Der Transport dieses wichtigen Einfuhrartikels kam jedoch der florentinischen Handelsmarine nicht zu Gute, denn Genua hatte beim Verkaufe von Livorno die Bedingung gemacht, dass alle Waaren aus Flandern und England nur in genuesische Schiffe verladen werden dürften [433]). Zum Schutze und zur Hebung ihres ausgebreiteten Handels schloss die Republik viele Traktate. Ausser den Vortheilen, welche ihr der schon angeführte Vertrag v. J. 1422 in Aegypten zusicherte, erhielt sie auch wieder i. J. 894 (1488) auf Antrieb des Lorenz von Medici bedeutende Concessionen vom Sultan für den Handel nach Aegypten und Syrien [434]). Kurz vorher hatten die Agen-

432) *Decima di Firenze. T. II. p. 36.*

433) *Decima di Firenze. T. II. p. 40.*

434) *Comandamento del Sultano d'Egitto Chassin Abu Elvazr (Almelik-alaschraf Abu-Inasr Kaitbai), l. l. p. 213.* u. *Capitoli infra lo illustre Sig. Soldano, e la excelsa Signoria di Firenze*

ten desselben Fürsten sich die Gunst des türkischen Sultans zu erwerben und durch Verrath [illegible] ihren genuesischen und venetianischen Landsleuten Handelsprivilegien zu erschleichen gewusst. Mit rachsüchtiger Schadenfreude schildert der florentinische Gesandte Benedetto Dei, einer der erbittertsten Feinde der Venetianer in der Levante, die errungenen Vortheile und die Grausamkeiten, welche die Türken zum Theil durch die Anreizung der Florentiner gegen die Venetianer begingen, welche das Unglück hatten, ihnen bei Erstürmung der Städte und Faktoreien in die Hände zu fallen [435]). In Konstantinopel hatten sie schon i. J. 1438 die Handelsprivilegien erhalten, welche sonst die Pisaner daselbst genossen hatten. Der Kaiser Johannes Paläologus hatte ihnen ein Konsulat, eine Kirche und eine Faktorei bewilligt [436]). Florentinische Handlungshäuser hatten Handelsprivilegien in mehreren Häfen Kleinasien's und der Berberei seit der Mitte des 14. Jahrhunderts [437]). Die Lebendigkeit ihres Verkehrs mit Aragonien, und besonders mit Barcelona, von wo sie 1325 und 1401 wegen ihres ungesetzlichen Wuchers vertrieben worden [438]), woselbst sie jedoch i. J. 1450 wieder bedeutende Handelsprivilegien erhielten [439]), ersieht man sowohl aus der genauen Darstellung der Verhältnisse des Geldes, der Gewichte und der Zölle in

---

circa il traffico di Damasco e Baruti etc. ebendaselbst *p. 218.* Dieser Traktat wurde bis z. J. 918 der Hedschra sechsmal erneuert. Ebendas. *p. 43.*

435) Auszüge aus der Chronik des Bened. Dei a. a. O. p. 259. 270.

436) *Decima etc. II. p. 230 seq.*

437) S. *Pegolotti, l. l. p. 43. 45. 123. 278.*

438) *Capmany, Com. de Barcelona, T. II. Col. dipl. N. LI* u. *CXVIII.*

439) *Lünig, Codex Ital. diplom. T. III. p. 1594.*

Barcelona bei Uzzano [440]), wie aus mehreren Urkunden bei Capmany [441]). Bekannt ist, welche grosse florentinische Handelshäuser zur Zeit der Entdeckungen des Columbus in Portugal und Spanien etablirt waren [442]). Von dem bedeutenden Handel der Florentiner nach den Niederlanden und England werden wir noch weiter unten zu sprechen haben [443]).

---

440) *Decima etc. T. IV. p. 108. 162 seq.*

441) *T. II. N. CXLI.* Brief des Magistrates von Barcelona v. J. 1436 an die Kaufleute in Pisa über die Ernennung des Florentiners Cosmas von Medici zum katal. Konsul in Pisa. Schon 1422 u. 1429 hatte Barcelona katal. Konsuln für Florenz ernannt, welche in Livorno residirten; i. J. 1433 schlägt Florenz einen florentinischen Bürger zum katal. Konsul in Pisa vor (*N. CXXX.*). Im Jahr 1442 ernennt Florenz einen Katalanen zum florentinischen Konsul in Barcelona (*N. CLVI.*).

442) *Navarrete, Coleccion de los viages y descubr. de los Españoles. T. III. p. 315.* Al. v. Humboldt, krit. Untersuchungen, *passim.*

443) Wir dürfen hier eine Stelle aus der Chronik des Benedetto Dei, desselben, welcher als florentinischer Gesandte beim türkischen Sultan den Venetianern allen möglichen Schaden that, nicht unerwähnt lassen, welche, trotz des bitteren und etwas renommistischen Tones, doch eine interessante Schilderung des Zustandes des florentinischen Handelsverkehrs gegen das Ende des 15. Jahrhunderts giebt. „Wir haben, ruft er den Venetianern zu, welche verächtlich von den Florentinern gesprochen hatten, in Florenz zwei Korporationen, ansehnlicher und edler, als irgend eine Eurer Stadt Venedig, nämlich die Fabrikanten der Wollenstoffe und der Tuche; dies bezeugen der römische Hof und der des Königs von Neapel, die Mark, Sizilien, Konstantinopel, Rhodos, Scio, Pera, Bursa (Brussa), Gallipoli, Salonichi, Adrianopel und andere Plätze, wohin die Florentiner ihre Gewebe schicken, und wo sie Banken, Häuser, Kirchen, Faktoreien, Kaufleute und eigene Konsuln haben, Euch zum Hohne und zum Schaden. — An Seidenstoffen und Gold- und Silberbrokaten werden wir im-

Zur Vollendung unserer Skizze des Seehandels der Italiener und Spanier im mittelländischen Meere bleibt uns nur noch übrig, einige Worte über die Handelsverbindungen mit der Insel Cypern hinzuzufügen, deren Bedeutung als Station für den Levantehandel wir bereits öfters erwähnt haben.

Schon während der Kreuzzüge wurde die Wichtig-

---

mer mehr verfertigen, als Eure Stadt Venedig, Genua und Lucca zusammen, und dies müssen uns Eure eigenen Kaufleute bezeugen, welche nach Lyon, nach Brügge, London, Antwerpen, Avignon, Genf, der Provence und Marseille gehen, alles Plätze, wo wir die reichsten Banken und die prächtigsten Börsen, angesehene Kaufleute, königliche Faktoreien mit Häusern und Grundstücken, eigene Kirchen, Konsuln und reiche Magazine haben, wie ein Jeder von Euch weiss, der jährlich die Messen besucht. Fragt sie, ob sie gesehen haben die Banken der Medici, der Pazzi, der Capponi und der Buondelmonti, die der Chorsini und der Falchonieri, der Portinari und der Ghini, die der Herren Martini und Perini, die Bank der Medici in Mailand und in so vielen anderen Orten, wo sie Kompagnons haben, und tausend andere Faktoreien und Banken, die ich nicht aufzähle, weil Hunderte von Seiten dazu nöthig wären. — An allen diesen Plätzen höckern wir nicht mit Quincailleriewaaren, mit Nähseide, mit Frangen, Rosenkränzen und Glasperlen von Murano, sondern dort werden Dukaten, Brokate, Tuche und dergleichen umgesetzt, Euch zum Aerger und zur Schande. — Nebenbei will ich nur erwähnen Katalonien, Spanien, die Berberei, Sevilla und Portugal, wo wir Banken, Faktoreien und florentinische Konsuln haben, und wo wir viel bedeutendere Geschäfte machen, als Ihr. — Wenn Ihr in Alexandrien Spezereien, Baumwolle und Wachs holt, so müsst Ihr diese Artikel für blanke Dukaten einkaufen, wie ich es wohl weiss, denn ich war zwölf lange Jahre in Venedig im Hause von Marino Chapuello; wir dagegen beziehen diese Artikel viel bequemer über Bursa und tauschen sie für eigene Wollenzeuge und Tuche ein u. s. w. — *Benedetto Dei, una lettera mandata a Viniliani, Decima di Firenze. T. II. p. 235 seq.*

keit Cypern's für die Schifffahrt und den Handel nach der Levante erkannt, und seitdem die Insel von den Kreuzfahrern erobert und ein lateinisches Königreich geworden, strebten Venetianer und Genuesen darnach, sich daselbst Handelsprivilegien zu verschaffen. Die Gelegenheit dazu bot sich ihnen namentlich i. J. 1235 dar, als der König von Cypern venetianische und genuesische Flotten gegen die deutschen Kreuzfahrer in Sold nehmen musste [444]). Er erhielt sie nur gegen Abtretung der Zölle an die beiden Republiken und für sonstige Privilegien und Exemptionen, durch welche der ganze Aussenhandel der Insel in ihre Hände kam. Zwar war er einige Jahre später im Stande, die Zölle zurückzukaufen, allein die Privilegien blieben, wozu u. a. auch namentlich die Exemption von der sogenannten Missa, oder der Abgabe gehörte, welche die fremden Kaufleute für die Kosten der Küstenvertheidigung entrichten mussten, denn während des ganzen Mittelalters wurden die Gewässer Cypern's von Korsaren heimgesucht [445]).

Die Blüthezeit des Handels von Cypern fing aber mit dem Ende des dreizehnten Jahrhunderts an, als mit der Eroberung und Plünderung von St. Jean d'Acre die letzten, während der Kreuzzüge errichteten Handelskomptoire der Franken in den Häfen Syrien's zerstört wurden. Der König von Cypern wusste dies Unglück klüglich für seine Insel zu benutzen, indem er den Hospital- und Tempelrittern Besitzungen und den fremden Kaufleuten Privilegien ertheilte, so dass ein grosser Theil des Handels von d'Acre sich nach Cypern zog. Die

---

444) *Dom. Jauna, Hist. gén. des Royaumes de Chypre, de Jérusalem etc. T. I. Lib. X. cap. 6.*

445) *Depping, Hist. du Commerce entre le Levant et l'Europe depuis les Croisades. T. I. p. 105.*

Nähe der syrischen und ägyptischen Häfen bot dem Handel der Insel die grössten Vortheile, denn die italienischen Handelsschiffe, welche gegen das Verbot der Päbste mit den Sarazenen handelten, segelten gewöhnlich nach Cypern, um von da heimlich mit den moslemischen Häfen zu verkehren, wozu die Könige ihnen sogar ihre eigenen Galeeren darboten [446]). Daher kam es, dass Italiener und Katalanen eifrig nach Handelsbegünstigungen in Cypern strebten. Die Venetianer erhalten i. J. 1306 einen Traktat, in welchem ihnen in Nicosia, Famagosta und Limisso eine Kirche, eine Faktorei, ein Haus für ihren Bailo und andere Häuser für ihre Beamten, alles auf einem Terrain, welches ihrer Jurisdiktion unterworfen war, jedoch nicht befestigt werden durfte, bewilligt wurde. Sie erhalten ferner die Erlaubniss, Häuser zu erwerben, welche dadurch frei von allen Abgaben wurden, aber auch nicht befestigt werden durften. Sie werden im ganzen Königreiche befreit von allen Zollabgaben, von den Taxen beim Ein- und Verkaufe und von allen Ein- und Ausgangssteuern. Ihren Beamten wird das Recht zugestanden, rechtskräftige Verfügungen öffentlich zu erlassen und im ganzen Königreiche ihre Amtszeichen zu tragen [447]). Diese Privilegien wurden ihnen 1328 und 1360 bestätigt. In dem Traktat aus dem zuletzt genannten Jahre werden durch einige besondere Artikel dem venetianischen Bailo noch grössere Rechte eingeräumt, als in den früheren Traktaten [448]).

---

446) *Jauna, T. II. p. 805.*

447) *Pactum cum rege Cypri* bei *Marin, Com. de'Veneziani. T. V. p. 299.*

448) *Confirmatio pactorum inter Seren. D. Petrum. D. G. Jerusalem et Cypri Regem et inclitum D. Jo. Delphinum eadem Gratia Ducem Venetiarum etc.* bei *Marin, l. l p. 301.*

Solche Begünstigungen reizten aber die Eifersucht der Genuesen, welche zwar ebenfalls unter dem Schutze grosser Privilegien einen bedeutenden Verkehr mit Cypern hatten, wie dies u. a. aus der Unterstützung, welche sie dem König Peter i. J. 1366 bei seiner Expedition gegen Alexandrien leisteten [449]), hervorgeht, aber doch den Venetianern nachstanden. Diese Eifersucht führte i. J. 1373 bei der Krönung des Königs zu Famagosta, wo der genuesische Konsul sich den Vortritt vor dem venetianischen anmaassen wollte, zu einem blutigen Kampfe, der die Arretirung der dort wohnenden Genuesen zur Folge hatte. Diese ihren Bürgern zugefügte Demüthigung zu rächen, schickte Genua eine starke Flotte, welche die Insel verwüstete, Famagosta einnahm und den König zu einer bedeutenden Geldentschädigung und zur Ertheilung neuer Handelsprivilegien zwang [450]). Allein dieser Sieg der Genuesen über Cypern brachte ihnen, obgleich sie lange Jahre im Besitz von Famagosta, dem Haupthafen der Insel, blieben, wenig Früchte. Denn die Kämpfe, welche dieser Besitznahme folgten, störten den Handel der sonst so blühenden Insel, die sich auch nach Abzug der Genuesen i. J. 1403 nie wieder zu der Blüthe erhob, in welcher sie im 14. Jahrhundert gestanden [451]). Zwar hatte i. J. 1405 der König von Cypern einen Friedens- und Handelstraktat mit dem Sultan von Aegypten geschlossen, in welchem den Cyprioten liberale Handelsbedingungen in den Häfen Sy-

---

449) Vergl. *Silv. de Sacy, Chrest. arabe. T. II. p. 549. Jauna, l. l.*

450) *Jauna, T. II. p. 864 seq. Folieta, Hist. Genuens.* bei *Graevius, T. I. p. 459. 490.*

451) Vergl. *Folieta, l. l. p. 524. 557. Pet. Bizari, Hist. etc. p. 201. 755 — 757.*

rien's und Aegypten's zugestanden wurden [452]), allein die bald anfangenden Thronfolgekriege auf Cypern, welche sogar dahin führten, dass Jakob sich i. J. 1460 durch den Sultan von Aegypten auf den Thron setzen liess, die Fehden mit Genua, besonders aber das siegreiche Vordringen der Türken, welche seit der Mitte des Jahrhunderts die Insel öfters überfielen und plünderten, verhinderten das Wiederaufblühen des Handels [453]). Ein neues Leben gewann dieser erst wieder, als die Insel gegen das Ende dieses Jahrhunderts in den Besitz von Venedig kam. Die Republik, welche die Wichtigkeit dieser kommerziellen Position ganz erkannte, hoffte von ihr aus die Verbindungen mit der Levante wieder zu gewinnen, welche sie durch die Eroberungen der Türken in Kleinasien und Griechenland schon eingebüsst hatte. Zu dem Ende überliess sie viele der Lehne auf der Insel venetianischen Kolonisten, um so eine neue Klasse von Grundeigenthümern auf derselben zu schaffen, und dadurch das Interesse der Insel als Kolonie und Handelsstation näher mit dem des Mutterlandes zu verknüpfen. Allein auch dieser klug angelegte Plan ging nicht in Erfüllung, denn nach kurzem Besitze verlor die Republik auch diesen Vorposten ihres levantischen Handels, ungeachtet ihrer grössten Anstrengungen ihn zu halten, an die unaufhaltsam die blühendsten Länder verödenden Türken [454]).

Auch die Katalanen haben in bedeutenden Handelsverbindungen mit Cypern gestanden. Schon i. J. 1291 hatten sie von Heinrich II. von Lusignan ein Privilegium

452) *Jauna, l. l. p. 920.*

453) *Jauna, l. l. Liv. XIX — XXI.*

454) Vergl. *Jauna, l. l. T. II. L. XXIII. XXIV.*

erhalten, nach welchem sie nur zwei Prozent vom Werthe ihrer Waaren als Eingangszoll und ein Prozent als Ausgangszoll zu entrichten brauchten, und in welchem ausserdem die Abgabe eines Fünftels von den Frachtgeldern ihrer auf der Insel befrachteten Schiffe auf ein Zehntel herabgesetzt wurde [455]). Zwei Jahre darauf fordern sie schon eine Faktorei oder eine Strasse, in welcher sie frei und sicher leben könnten, noch weitere Herabsetzung des Zolles und Exemption der Abgabe für die Güter, welche sie unverkauft wieder ausführten [456]). Wir wissen nicht, ob diese Forderungen bewilligt wurden, doch haben wir aus dem 14. Jahrhunderte eine Menge Zeugnisse für das gute Vernehmen zwischen Barcelona und Cypern und den lebhaften Verkehr, welchen diese Stadt mit dieser damals so wichtigen Station für den Levantehandel unterhielt, die ihr namentlich während des Anfangs dieses Jahrhunderts von Wichtigkeit war, weil den Katalanen damals der direkte Handel mit den syrischen und ägyptischen Häfen, wie oben angeführt, sehr erschwert wurde [457]). Seit dem Jahre 1347 hatten die Katalanen einen Konsul in Cypern, und dass ihr Seehandel dahin auch während der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts von Bedeutung gewesen, ersieht man z. B. auch daraus, dass sie dem König Peter i. J. 1366 zwanzig Schiffe für seine Expedition nach Aegypten zur Ver-

---

455) *Capmany*, *T. II. Colec. dipl. N. XXXI.*

456) *Littera Domini Regis Jacobi II. Regi Xiprensi*, bei *Navarrete*, *Disertac. sobre las Cruzadas*, *Apend. de docum.* in den *Mem. de la Acad. de Madrid. T. V. p. 177.*

457) Z. B. Docum. *N. CCLVI.* bei *Capmany*, *T. II.*, Brief des Seneschalls von Cypern an den Magistrat von Barcelona v. J. 1316, ebendas. *N. XLV*, ferner *N. LXV. CX. Apend. de Not. XXI. p. 50.*

fügung stellen konnten [458]. Auch noch im 15. Jahrhunderte dauerten diese Verbindungen fort; um d. J. 1434 besassen die Ferrer, Kaufleute aus Barcelona, den ganzen Hafenort Colosso auf Cypern [459], und noch i. J. 1473 finden wir viele katalanische Kaufleute auf dieser Insel ansässig [460]. Dies ist jedoch auch die letzte Nachricht, welche wir über den Handel der Katalanen mit Cypern haben.

Wir haben versucht, die Hauptzüge einer historischen Skizze des Seehandels der Italiener und Spanier innerhalb der Meerenge von Gibraltar von seiner ersten Entwicklung an bis zu der Periode zu entwerfen, in welcher er durch dieselben Ereignisse, welche eine neue Epoche in der Kulturgeschichte der europäischen Menschheit herbeiführten, nach vollendeter Blüthezeit erkrankte und erstarb. Wir haben gesehen, welch mannigfaltige Berührungen dieser Seehandel zwischen den verschiedensten Nationen, deren Wohnsitze dem mittelländischen und dem schwarzen Meere zugekehrt waren, hervorgerufen hat, so dass wir schon das bisher Dargestellte als eine sichere Grundlage für die Schilderung des intellektuellen Gewinnes betrachten dürfen, welcher den genannten südeuropäischen Völkern aus dieser Ausbreitung ihres Seehandels erwuchs. Dennoch gehört zum vollständigen Verstehen der Bedeutung der kommerziellen Thätigkeit der genannten Völker wesentlich noch die Be-

458) *Jauna, T. II. p. 844.*

459) *Mar. Sanuto, Vite de' duchi di Vinezia,* bei *Muratori, T. XXII. p. 1037.*

460) *Verdizzoti, Fatti Veneti. Venet. 1674. Lib. XXVI. p. 599.*

trachtung derjenigen Verbindungen, welche sie ausserhalb der Meerenge von Gibraltar anknüpften. Erst nach der Kenntniss ihres Verkehrs mit den am atlantischen Meere gelegenen Küstenländern Europas, welcher eben so wohl ein Produkt ihres Seehandels im mittelländischen Meere und vornehmlich des mit der Levante war, als auch wieder ein Hauptmoment für die immer mehr gesteigerte Lebendigkeit dieses letzteren wurde, erkennen wir den inneren Organismus des ganzen grossen damaligen Weltverkehrs, durch welchen die Bildung und die Mittel zur Entdeckung neuer Welten im Osten und im Westen gewonnen wurden. Wir dürfen deshalb diese Skizze des Seehandels der Völker der beiden südeuropäischen Halbinseln während des Mittelalters nicht eher als eine in sich abgeschlossene betrachten, bis wir die Entwicklung der Schifffahrt der genannten Völker auf dem atlantischen Meere wenigstens in ihren Hauptzügen gezeichnet haben. Zu einer vollständigen Darstellung derselben gehörte aber allerdings auch eine Nachweisung der Reisen, welche diese Nationen gegen Süden die Küste von Afrika entlang, wie sicher nachzuweisen ist, im vierzehnten Jahrhunderte öfters unternommen haben. Da indess diese Reisen einestheils nicht in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Seehandel stehen, welchen wir in diesem Abschnitte betrachten, indem sie nur als vereinzelte Spekulationsreisen anzusehen sind, anderntheils aber auch erst aus der Betrachtung der geographischen Karten des Mittelalters sich deutlich erkennen und nachweisen lassen, so erscheint es nothwendig, die Schilderung dieser Reisen längs der atlantischen Küste von Afrika in den folgenden Abschnitt zu verweisen, in welchem wir auf Grund der vorhergegangenen Analyse der uns aufbewahrten Seekarten jener Zeiten, eine ausführlichere Darstellung der geographischen Kenntnisse,

welche den genannten Völkern aus ihren überseeischen Handelsverbindungen erwuchsen, liefern werden.

Aber auch bei der Darstellung der Seefahrt der Italiener und Spanier nach den europäischen Küsten des atlantischen Oceans können wir uns hier kürzer fassen, als wir es bei den bisher angestellten Untersuchungen über ihren Handelsverkehr innerhalb der Meerenge von Gibraltar im Stande waren, denn der Seehandel nach den oceanischen Häfen Europa's war, einmal angeknüpft, viel weniger den Wechseln unterworfen, als die Verbindungen mit den überseeischen Ländern am mittelländischen und am schwarzen Meere, welche im Verlauf der Zeiten, die unsere Untersuchung umfasste, der Boden fortwährender Völkerrevolutionen waren. Es wird hier also vorzüglich nur darauf ankommen, erstens, die Zeit zu bestimmen, zu welcher der Seehandel der christlichen Völker der mittelländischen Küsten nach den europäischen Häfen ausserhalb der Meerenge von Gibraltar seinen Anfang nahm, und zweitens, zu zeigen, wie dieser Seehandel allmälig sich mehr entwickelte, sowohl in Bezug auf seine räumliche Erweiterung, als auf seine Frequenz.

Der Zugang zum atlantischen Meere wurde der Handelsmarine der Italiener und Katalanen zuerst um die Mitte des 13. Jahrhunderts eröffnet, als mit Sevilla ein grosser Theil der Küsten Andalusien's durch Ferdinand von Kastilien den Mauren entrissen wurde. Wir haben bereits angeführt (S. 204), welche Aufmunterungen Ferdinand den Kaufleuten und Seefahrern Sevilla's, dessen Handel unter der Herrschaft der Mauren hoch geblüht hatte, gewährte, und wie er und seine Nachfolger durch Zollbegünstigungen und sonstige Handelsprivilegien die Genuesen, die Pisaner und die Katalanen herbeizuziehen trachteten. Die Folge davon war, dass die genannten

Nationen, namentlich die Genuesen, welche damals die Herren des Handels im westlichen Theile des mittelländischen Meeres waren, in lebhafte Handelsverbindungen mit Sevilla traten. Hier kamen sie in Berührung mit Seefahrern aus Portugal und von Viscaja und Guipuzcoa, welche ebenfalls durch die kastilianischen Könige zum Verkehr mit Andalusien aufgemuntert worden. Diese, schon gewohnt, das atlantische Meer zu befahren, verkehrten um diese Zeit auch schon einzeln mit den Häfen Frankreichs, der Niederlande und Englands [461]), und diesen Berührungen ist es ohne Zweifel zum grossen Theile zuzuschreiben, dass die mittelländischen Seefahrer bald nachher ihre Reisen in's atlantische Meer ausdehnten nach den entfernteren Häfen Europa's bis nach denen der Niederlande und Englands, welche bis dahin gewiss keine eigentlichen Handelsverbindungen zur See mit den Häfen des mittelländischen Meeres gehabt hatten. Zwar kamen seit den Kreuzzügen, namentlich seitdem Balduin, Graf von Flandern, auf den Thron von Konstantinopel erhoben worden, die Flamänder nicht selten mit ihren Schiffen in's mittelländische Meer und in die levantischen Gewässer [462]). Sie lernten dort wohl von den Italienern

---

461) *Navarrete, Disertac. l. l. p. 126.* Vgl. oben S. 209.

462) *W. F. Verhoeven, Staet van de handwerken en van den koophandel in de Nederlanden ten tyde van de derthienste en veerthienste eeuwe* in den *Mém. qui ont remporté le prix de l'Acad. de Bruxelles en 1777. Brux. 1778. 4. p. 17 ff.* — *De Reiffenberg, Relations anciennes de la Belgique et du Portugal* in den *Nouv. Mém. de l'Acad. Roy. de Bruxelles. T. XIV. Brux. 1841. p. 6.* — Vergl. noch die interessanten Nachrichten über die deutschen, friesischen und flandrischen Seefahrer bei *Mar. Sanuto, Secreta fidelium Crucis Lib. II. Part. IV. Cap. XVIII.* in *Bongarsii Gesta Dei per Francos. T. II.* — *Marquis du Chasteler, sur les princip. expedit. des Belges. 1778. 4. p. 85.* — Auch in der

Industrie und Handel kennen und verpflanzten den Sinn dafür in ihr Vaterland, allein von eigentlichem Seehandel der Flamänder nach dem mittelländischen Meere finden sich keine Beweise; auch war derselbe so gut wie unmöglich, so lange die Südküsten Portugal's und Spanien's, gleich wie die Nordküste Marokko's, im Besitze der Mauren waren und deshalb die Meerenge von Gibraltar durch deren Schiffe den christlichen Seefahrern, welche nicht Krieger transportirten, verschlossen war. Gewiss ist freilich ferner, dass schon früher italienische Fabrikate und orientalische Waaren auf die Märkte der Niederlande, namentlich denen von Brügge und Antwerpen gebracht wurden [463]; allein diese Verbindungen fanden bis zum Anfang des 14. Jahrhunderts allein zu Lande statt, und wahrscheinlich besuchten die Italiener auch vor dem Ende des 13. Jahrhunderts die niederländischen Märkte noch nicht selbst, sondern bewerkstelligten den Austausch ihrer Waaren gegen niederländische und nordische auf den französischen Messen, in der Champagne und in Burgund [464]. Denn Marin, welcher annimmt, dass die Italiener schon sehr früh zur See nach den Niederlanden verkehrt haben, hat doch keinen älteren sicheren Beweis für diesen Verkehr bringen können, als aus d. J. 1319 [465]; denn ein von ihm angeführtes Dekret des grossen Rathes von Venedig aus d. J. 1272 beweist freilich, dass damals die Venetianer ihre Waaren auf die

---

Folge verkehrten die Niederländer nicht direkt mit dem mittelländischen Meere und der Levante, eine Ausnahme nur machte der reiche Kaufmann Floris Berthout. S. *Verhoeven, p. 140. 145.*

463) *Verhoefen, l. l. p. 148.*

464) *Depping, Hist. du Com. T. I. p. 315.*

465) *Marin, Com. de'Veneziani. T. V. p. 295.*

Messen von Flandern brachten, aber durchaus nicht, dass dies zur See geschehen sey, sondern es spricht vielmehr für den Landtransport [466]). Die älteste Nachricht, welche die genauen Untersuchungen von Verhoeven und Reiffenberg über die direkte Einfuhr italienischer und orientalischer Waaren nach den Niederlanden zur See durch die Italiener ergeben haben, ist aus d. J. 1318 [467]). In diesem Jahre liefen fünf venetianische Ga-

---

466) *Tutti' i Veneti*, heisst es, *che vorranno portarsi ne'luoghi suddetti* (*Provenza*, *Marsiglia*, *Mompellier*, *Acque morte*) *possano andarvi liberamente senza pagare dazio alcuno o Teloneo, e possano portare qual si sia merce pervenuta da Levante, da Romania, Schiavonia a Venezia, ed ogni manifattura che in essa vien fatta, e possano andare e condurla in qual si sia tempo volessero. Che se poi transportarsi alle fieri di Fiandra, ed in ogni altra parte di quelle contrade, da di la si portassero a Venezia con drapperie telarie, assolti esser debbano dal dazio di tutta quella mercanzia, che verra riputata equivalente in valore a quella, ch'anno esitato portatavi da Venezia etc.* — Ich habe diese Stelle auch deshalb hier angeführt, weil sie wichtig ist für die Geschichte der venetianischen Handelspolitik.

467) *Guicciardin, Descript. de touts les Païs-Bas. Anvers, 1682 fol. p. 184. En 1318 arrivèrent en ce port d'Anvers cinq galeasses Venetiennes chargées d'espices, et drogues, lesquelles y venoyent à la foyre.* Die französischen Hafenplätze am atlantischen Meere und am Kanal hatten im Mittelalter nur sehr unbedeutenden weitern Seehandel, wie denn überhaupt die Franzosen nie eine seefahrende Nation gewesen sind in dem Sinne, wie die Italiener, Spanier, Portugiesen, Engländer und Niederländer, einer von den vielen Beweisen, dass die Kommunikation mit dem Meere allein nicht hinreicht den Seehandel zu entwickeln (was sich doch die Zeitungskorrespondenten einiger deutschen Handelsstädte 2., 3. etc. Ranges und die oberländischen Handelspolitiker merken möchten!). Nur wenige Häfen machten davon eine Ausnahme, nämlich die, welche längere Zeit England gehörten. So Bordeaux, wo im 13. Jahrh. englische Wolle einging, die von

leeren in Antwerpen ein, beladen mit Speccreien und

---

da nach den mittelländischen Häfen Frankreichs ging, um dort vornehmlich nach Italien eingeschifft zu werden. Der Hauptausfuhrartikel von Bordeaux war damals schon Wein, dessen Einfuhr nach England i. J. 1302 durch Eduard I. begünstigt wurde. Depping, a. a. O. T. I. p. 316 ff. Der zweite französische Hafen, der um die Mitte des 14. Jahrhunderts sich auszeichnete, war Rochelle, wo gegen ziemlich mässigen Tarif levantische Artikel und andere Waaren eingeführt wurden, und der auch vornehmlich Wein exportirte. (*Pegolotti, l. l. cap. LXIV.*) Von Rochelle führten auch die Templer, welche dort Besitzungen hatten, schon im Anfang des 13. Jahrhunderts auf eigenen Schiffen Wein nach England aus, doch ist es nicht wahrscheinlich, dass sie denselben auch als eigentliche Handelswaare direkt nach der Levante verführt hätten. Auch Bajonne scheint gegen das Ende des 13. Jahrhunderts schon aufgeblüht zu seyn. Vergl. *Thom. Rymer, Foedera, Conventiones etc. ed. Clarke et Holbrooke. Lond. 1816. fol. T. I. P. II. p. 789. Ratificatio treugarum inter gentes Regis Castellae et homines Baionae captarum d. a. 1293.* — Um das J. 1295 verkehren die Bajonnesen auch mit Afrika. *Rymer, l. l. p. 828.* — *„Veniens ad nos (Joh. Regis Angliae locum tenentem in ducatu Acquitanniae) Bernard. Dongressilli, cives et mercator Bajonae, nobis significando demonstravit, quod cum ipse olim in Affricanis partibus onerasset, in quadam navi Baionae, vocata navis Sanctae Mariae de Baionae, cujus Petrus Sancii de Inzon rector existebat; centum septuaginta quatuor sportulas grossas amigdalarum. Item centum quinquaginta cofines racemorum de Maleque et quatercentos nonaginta flayens ficuum de Maleque, quae de suis propriis denariis emerat in partibus antedictis. Et ipse mercator et alii de dicta navi de ipsis partibus, cum ipsa navi recessissent ad eundem cum dictis mercimoniis et aliis bonis quampluribus, existentibus in ipsa navi, versus Angliam etc. — quidam de civitate Ulixbon' armati exeuntes ad dictam navem hostiliter accesserunt et dictum mercatorem et alios qui fuerunt ipsa navi mercandisiis — depraedati; dictam navem et bona secum ad civitatem de Ulixbon adducendo, — unde dictus Bernardus asserit se dampnificatum usque ad valorem septingentarum librarum sterlingorum etc.*

Droguen. Indess ist es wohl gewiss, dass dies nicht die erste Seereise venetianischer Handelsschiffe nach den Niederlanden gewesen ist; denn aus einer Instruktion des Rathes der Pregadi für einen Gesandten an den König von England, der sich 1319 auf einem nach Flandern bestimmten Handelsgeschwader einschiffen sollte, so wie aus einer anderen venetianischen Urkunde aus demselben Jahre scheint hervorzugehen, dass damals die direkten Handelsverbindungen zur See sowohl mit den Niederlanden, wie mit England nicht erst ein Jahr vorher zuerst angefangen hatten [468]).

---

468) *Marin*, *Com. de'Veneziani. T. V. p. 304. In Pregadi: „Che venga commesso all' Ambasciatore destinato per Inghilterra, se mai si ritrovase nelle parti di Fiandra; e se non andasse per quella via, commesso venga a colui che parera al Doge e Consiglieri il piu adattato ad eseguire, quanto gli si prescrive il quale a que' paesi fosse diretto. Ei dovra presentarsi al Co. di Fiandra ed a' principali Magistrati di Bruges, ringraziandoli prima di ogni altra cosa della giustizia usata verso Alipetro Buscarino ad instanza della Repubblica. Si lagnera poi degli indebiti aggravj, con i quali vengono ad esser caricati i mercanti ed altri fideli al di lei dominio, i quali si portano con le Venete galee a quelle terre; onde si compiaccino di sollevarli, accioche possano sempre piu con frequenza concorrervi a mercanteggiare.* — Nun folgen die gewöhnlichen Forderungen: eigene Gerichtsbarkeit unter einem eigenen Konsul, Handelsfreiheit etc.; darauf fährt die Instruktion fort: *Che se per avventura tutte queste cosa o parte di esse di ottenere a lui non riuscisse; si fara a consultare quel savio, avanti il quale dovra comparire in Anversa, dove i nostri furono bene accolti; facendosi confermare tutti i patti dell' anno scorso; senza i quali gli abitanti di Bruges non portano che danno al Veneto traffico, che viene a farsi in quel porto.*" — Auszug aus den öffentlichen Registern v. J. 1319: „*Tommaso Loredano spedi per Nicoletto Basadonna 100,000 libbre de zucchero, e 10,000 di zucchero candito e denari, formano in tutta la summa di lire 3180 de grossi. Il qual zucchero vendette in Londra, ed impiego il de-*

Dennoch wird wohl der Ruhm, zuerst Waaren zur See in grösserer Quantität aus mittelländischen Häfen nach den Niederlanden eingeführt zu haben, nicht den Venetianern gebühren, sondern den Genuesen, und zwar nicht allein aus dem Grunde, weil diese durch ihren lebhafteren Seeverkehr mit den spanischen Häfen ausserhalb der Meerenge, namentlich mit Sevilla in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts, vor jenen, wie schon bemerkt, auf die weiteren Reisen im atlantischen Ocean vorbereitet und angewiesen wurden. Unser schon oft genannte Francesco Balducci Pegolotti erzählt, dass in Antwerpen die Deutschen, die Engländer, die Genuesen und die Florentiner gleich berechtigte Nationen seyen, und dass **er** es gewesen, der als Associé des florentinischen Hauses der Bardi in Antwerpen, den Florentinern das Privilegium i. J. 1315 vom Herzog von Brabant verschafft habe [469]). Seine Erzählung, dass die von diesen begünstigten Nationen eingeführten Waaren nur in Antwerpen Zoll zu entrichten hätten, und von da dann durch ganz Brabant ohne sonstige Abgaben weiter verführt werden könnten, zeigt ferner, dass die den Florentinern bewilligten Handelsprivilegien sich auf die Waaren bezogen, welche zur See nach Brabant, nach Antwerpen, eingeführt wurden, und da um jene Zeit die Florentiner ihre Waaren dahin seewärts nur durch genuesische Schiffe transportiren konnten — die pisanischen Schiffe, welche die Florentiner gleichfalls für den Export ihrer Waaren gebrauchten, werden in den holländischen Häfen nicht erwähnt —, so erscheint es ge-

---

naro in lana caricata su due cocche per Fiandra, le quali cocche con essa lana furano prese da cocche Inglesi con la morte di Nicoletto." — *Marin, l. l. p. 306.*

469) *Pegolotti, l. l. p. 256.*

wiss, dass die Genuesen schon i. J. 1315 seewärts Waaren nach den Niederlanden einführten, und höchst wahrscheinlich, dass dies schon vor dem genannten Jahre der Fall gewesen, denn man ist wohl berechtigt anzunehmen, dass das Privilegium für die seewärts eingeführten florentinischen Güter erst gegeben worden, nachdem die Seeeinfuhr wirklich schon statt gefunden. Von der grössten Bedeutung für unsere Behauptung ist aber endlich noch die sichere Nachricht, dass die Genuesen bereits i. J. 1316 [470]) Waaren auf eigenen Schiffen nach England einführten, während der venetianischen Galeeren in den englischen Urkunden erst i. J. 1323 Erwähnung geschieht. Vom Jahre 1319 an finden wir auch schon in den genuesischen Annalen Nachrichten über die nach Flandern gehenden Schiffe [471]). Seit dieser Zeit nun nahm die Schifffahrt der Italiener nach den Häfen

---

470) *Rymer, Foedera etc. T. II. P. I. p. 292. Litera Regis Edwardi II. super captione cujusdam navis, vulgariter vocatae Dromund. „Quidam Berengarius Bauck, custos quarundam navium Regis Franciae, supra mare, in partibus Calesie, quandam magnam navem de Janua, vulgariter vocatam Dromund, frumento, oleo, melle et aliis victualibus, in partibus exteris, ad opus nostrum pro parte carcatam, et apud les Dunes, juxta portum nostrum de Sandwyco, infra regnum nostrum, sub protectione et conductu nostro existentem, vi armata cepit et abduxit etc.* — Vergl. den Brief an die Genuesen aus demselb. Jahre, *p. 293* u. *p. 350., ad Regem Franciae super captione cujusdam navis, quae vocatur Dromond,* v. J. 1317. — Das hier *Dromund* genannte genuesische Schiff war wahrscheinlich eins der Art von Transportschiffen, derer sich die griechischen und italienischen Seefahrer seit dem 6. Jahrh. bedienten, welche von den Italienern *dromoni, dromones* genannt wurden, und welche auch Cassiodor schon erwähnt. Vergl. *Marin, T. I. p. 212.* u. *Jal, Archéologie navale. T. I. p. 230 ff.*

471) *Stella, Annal. Genuens.* in *Muratori, Script. Rer. Ital. T. XVII. p. 1035.*

der Niederlande einen raschen Aufschung, was natürlich erscheint, wenn man die günstigen Verhältnisse dieser Häfen erwägt. Sie waren damals die Stapelplätze der englischen Wolle; die deutschen Seestädte, welche derzeit den Hansabund unter sich errichteten, hatten daselbst bereits Handelskomptoirs angelegt, ihre Schiffe brachten deutsche und nordische Produkte [472]); die niederländischen Städte selbst hatten die Fabrikation der Wollenwaaren und der Tuche auf einen hohen Grad der Vollkommenheit erhoben. Dadurch wurden die niederländischen Städte die Märkte für die Artikel, welche die Italiener in grösster Quantität für ihre Fabriken und für ihren Export nach der Levante gebrauchten. Andererseits war seit der Mitte des 13. Jahrhunderts im nördlichen Deutschland, in Dänemark und Norwegen, in England und namentlich in den Niederlanden selbst die Nachfrage nach den Waaren, deren Vertrieb in den Händen der Italiener war und mit deren Gebrauch die Völker der genannten Länder seit den Kreuzzügen bekannt geworden, immer mehr gestiegen, als nothwendige Folge der sich entwickelnden Kultur. Daher war denn auch seit jener Zeit der Zug der italienischen und orientalischen Waaren von Venedig und Genua aus über die Häfen der Provence gegen Norden immer lebendiger geworden und in demselben Maasse hatte der Zufluss der nordischen Waaren, für welche die niederländischen Städte die Hauptmärkte waren, auf demselben Wege

---

472) Hamburg hatte schon i. J. 1256 einen Handelstraktat mit dem Herzoge von Brabant abgeschlossen, durch welchen es bedeutende Handelsprivilegien erhielt. Im J. 1262 knüpften die deutschen Seestädte zuerst Handelsverbindungen mit Brügge an, welches bald ihr Hauptstapelplatz wurde. Lambecius, *Origines Hamburgenses. Lib. II. p. 39.* Sartorius, Gesch. der Hansa Th. I.

nach Italien hin, zugenommen. Gegen das Ende des 13. Jahrhunderts aber hatten die Italiener schon Handelshäuser in den Niederlanden selbst etablirt, um die Ein- und Verkäufe der genannten Waaren auf den Hauptmärkten selbst zu besorgen. Ein bedeutendes Hinderniss für den dem steigenden Bedürfnisse gleichkommenden Aufschwung dieses Handels zwischen Italien und den Niederlanden war aber doch der weite und kostspielige Transport der beiderseitigen Waaren durch ein Land, dessen Bewohner nie den recht eigentlichen Handelsgeist besonders entwickelt haben. — Als dies Hinderniss gehoben war, als die direkte Seeverbindung zwischen den Handelsstädten am mittelländischen Meere und denen der Niederlande eröffnet worden, da ereignete sich im Kleinen, was zwei Jahrhunderte später durch die Auffindung des Seeweges nach Ostindien in einem weit grösseren, dem grossartigeren Fortschritte gleichkommenden Maasse, Statt fand; der vom Landwege auf den Seeweg verlegte Handel nahm plötzlich einen nicht geahneten Aufschwung und die Häfen der Niederlande, besonders Brügge und Antwerpen, wurden die grossen Emporien des damaligen Welthandels, bis derselbe durch die Entdeckungen der Portugiesen und Spanier am Ende des 15. Jahrhunderts in ganz andere Bahnen gelenkt wurde. Die Fürsten jener Länder hemmten nicht jene Entwickelung, sie verschlossen ihre Häfen nie den fremden Kaufleuten, sondern zogen sie herbei durch Zusicherungen von Sicherheit und Schutz für den Verkehr. Die Privilegien für Florenz und Genua haben wir schon erwähnt; Schutzbriefe für die Venetianer haben wir seit d. J. 1320 [473]). Im Jahre 1332 verfügt der grosse Rath von Venedig, dass die nach Flandern bestimmten Galeeren in Brügge landen,

473) *Marin*, *V. p. 308.*

und dass an das dortige Gouvernement mehrere die Sicherstellung ihres Handelsverkehrs bezweckende Forderungen gestellt werden sollten [474]), welches eben so, wie das gleichzeitige Dekret, dass der Landtransport nach Flandern nur während der Unsicherheit der Meere gestattet seyn solle [475]), beweist, dass damals dem Seeverkehr mit Flandern von der Republik besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Um die Mitte dieses Jahrhunderts wurde der Handel dahin durch regelmässig abgehende Konvois betrieben, über welche genaue Bestimmungen bestanden [476]). So durften sie z. B. auf ihrer Hinreise unterwegs in keinem Hafen Handelsgeschäfte machen, während ihnen dies auf der Rückreise gestattet war, eine Maassregel, aus welcher zu erklären ist, dass die Venetianer damals wenig Handel mit Spanien und Portugal hatten [477]), obgleich die Republik auch den direkten Handel mit Sevilla, Cadix und Lissabon zu befördern suchte [478]).

Um diese Zeit hatten auch die Katalanen den direkten Seehandel mit den niederländischen Häfen eröffnet, in welchen auch katalanische Kaufleute seit dem Ende

---

474) *Marin, l. l. p. 309.*

475) *„Che essendo mal sicuro il navigare per Fiandra sia permesso a' mercadanti di trasportare in qual paese le loro merci per via di terra.“ Marin, l. l. p. 311.*

476) Vergl. *Pegolotti, l. l. p. 140.* — Die durch diese Konvois nach Flandern eingeführten Güter genossen Zollbegünstigungen vor den Gütern anderer Nationen und auch vor den venetianischen, welche durch einzelne venetianische Schiffe eingeführt wurden. *Pegolotti, p. 247.*

477) Vergl. oben S. 268.

478) Dekret v. J. 1332 bei *Marin, l. l. p. 311.*

des 13. Jahrhunderts ansässig gewesen [479]). Im J. 1325 wurden zwei beladene barcelonesische Galeeren, deren Ladung Eigenthum mehrerer Kaufleute dieser Stadt war, auf der Rückreise von Flandern von englischen Seeräubern genommen. Der König von Aragonien verwendet sich für seine beraubten Unterthanen beim König von England, und dieser verspricht ihnen auch Gerechtigkeit und Entschädigung, wenn die Uebelthäter entdeckt worden seyen, was bis dahin trotz der angestellten Untersuchungen noch nicht der Fall gewesen [480]). Seit dieser Zeit blieben die Katalanen im lebhaften Seeverkehr mit den Niederlanden bis in's 16. Jahrhundert hinein, wie die vielen darüber von Capmany veröffentlichten Urkunden beweisen [481]).

Obgleich die Schifffahrt an den atlantischen Küsten Frankreichs und im Kanal in jenen Zeiten durch Seeräuberei und durch die öfteren Zwistigkeiten England's mit Frankreich und den Niederlanden oft erschwert und gefährdet wurde, so hatte sich doch der Seehandel zwischen den mittelländischen Häfen und denen der Niederlande in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts zu einer bewunderungswürdigen Blüthe entwickelt [482]). Ve-

---

479) *Capmany, T. I. P. II. p. 129. T. II. Col. dipl. N. CCLVIII.*

480) *Capmany, T. II. N. LIV. Rymer, Foedera, T. II. P. I. p. 608. Ad Regem Aragoniae super mercatoribus spoliatis.* — Schon zwei Jahre früher wurden von katalanischen Kaufleuten Schiffe von Mallorca nach Flandern befrachtet. *Rymer, l. l. p. 534.* Brief Eduard's II. an den König von Aragonien v. J. 1323.

481) *Capmany, T. II.* z. B. *p. 110. 118. 164. 170. 201. T. IV. p. 164. 167. 201. 228. — T. III. p. 197 seq.*

482) Von dem Werthe der Ladungen dieser Konvois zeugt z. B., dass i. J. 1325 die Kaufleute in Brabant an einer Ladung

nedig schickte regelmässig seine reich beladenen Konvois dahin [482]); den schwunghaften Handelsverkehr der Florentiner mit Flandern, welcher grösstentheils durch genuesische Schiffe Statt fand, zeigen u. a. die interessanten Nachrichten, welche Pegolotti über den Verkehr auf den Märkten von Brabant und Flandern, über die Schifffahrt nach Antwerpen und Schiuse (Sluis), dem Hafen von Brügge, und über den Waarentransport auf den Kanälen und Flüssen der Niederlande mittheilt [483]). Dass auch der Seehandel der Katalanen dahin von grosser Bedeutung war, geht daraus hervor, dass den Kaufleuten von Barcelona und Majorca i. J. 1389 auf ihr Ansuchen vom Könige die Erlaubniss ertheilt wurde, bewaffnete Galeeren für ihren Handel mit Flandern auszurüsten, denen

---

von neun venetianischen Galeeren, die zum Theil aus Wolle bestand, 35,000 Goldflorin (Dukaten) Schaden machten, wegen der unglücklichen Konjunkturen, welche damals die Kriege in der Lombardei, in welche namentlich auch Florenz verwickelt war, bewirkten. *Marino Sanuto*, Brief an den Erzbischof von Capua, im *Lib. secretor. fidelium crucis, ed. Bongars. p. 291.* — In guten Jahren war dagegen auch der Gewinn sehr beträchtlich, so gingen i. J. 1342 drei grosse Galeeren nach Flandern, die acht Monate und sieben Tage ausblieben, und von denen jede 10,000 Dukaten Gewinn machte. *M. Sanuto, Vite de' Duchi di Venezia* in *Muratori*, *Script. Rer. Ital. T. XXII. p. 782.* — Ueber die Grösse der damaligen nach Flandern fahrenden venetianischen Galeeren s. *Marin*, *Stor. del com. de' Veneziani. T. V. p 212.*

483) *Libro di divisamenti di paesi etc. l. l. p. 241 — 260.* Vergl. die Nachrichten über die ungeheuren Fallissemente der florentinischen Handelshäuser der Peruzzi und der Bardi i. J. 1339 (letzteres mit mehr als einer Million Goldflorins), welche zum grossen Theil von den Verlusten herrührten, welche sie in ihrem Handel mit England und den Niederlanden erlitten hatten. *Della decima e della mercatura di Firenze. T. II. p. 66 seq.*

die Rechte der königlichen Kriegsschiffe beigelegt wurden [484]).

Im engen Zusammenhange mit dem Seehandel nach den Niederlanden stand der nach England, über welchen wir denn auch eben so frühe Nachrichten haben. Der Handel und die Schifffahrt England's selbst entwickelten sich bekanntlich erst sehr spät [485]). Erst im Anfang des des 14. Jahrhunderts wagten die Engländer sich in ihren eigenen Schiffen in die Ostsee, und erst gegen die Mitte des folgenden Jahrhunderts fingen sie an, einige Häfen Kastiliens und Portugal's zu besuchen. Vor dem Ende

484) *Capmany*, *T. IV. Col. dipl. N. LXXXVII.* — Die Veranlassung zu dieser Maassregel gaben ohne Zweifel die Verlüste, welche die genannten Kaufleute in den vorhergehenden Jahren an ihren flandrischen Ladungen durch englische Piraten erlitten hatten. Wie gross diese Verlüste gewesen seyn müssen, ersieht man z. B. aus einem Dekret Johann's I. von Aragonien zu Gunsten der Eigner dreier mallorcischer Schiffe und ihrer Ladungen, welche i. J. 1373 auf ihrer Rückreise von Flandern durch englische Kaper im Kanal genommen worden. Dies Dekret ermächtigt die bezeichneten Schiffseigner, Repressalien gegen die Engländer bis zum Belaufe ihrer Verlüste zu machen, und diese werden, jedoch mit den Zinsen von siebzehn Jahren, auf 95,250 *libras* 4 *solidos* und 8 *denarios monetae Barchinonae* geschätzt (welches ungefähr 10,000 florentinische Goldflorins sind. *Capmany, T. IV. Ap. p. 132. 133.*). *Capmany, l. l. N. LXXXVIII.* — Dass solche Verlüste, denen die Eigenthümer der flandrischen Ladungen oft ausgesetzt waren, nicht von diesem Verkehr abschreckten, sondern nur dazu dienten, so kostspielige Maassregeln, wie die Bewaffnung der Galeeren zum Schutze desselben, hervorzurufen, zeugt wohl hinlänglich für seine Wichtigkeit.

485) Der erste bekannte englische Handelstraktat ist aus dem Jahre 1217 mit Norwegen. (*Anderson*) *Origin of Commerce etc.* (*London 1787. 4.*) *T. I. p. 200.* Im Anfang des 14. Jahrh. verkehren die Engländer lebhaft mit Bergen. *Rymer, Foedera etc. T. II. P. I. p. 206.*

des 15. Jahrhunderts erschienen die englischen Handelsschiffe nicht im mittelländischen Meere, und erst im 16. Jahrhunderte fingen sie direkten Verkehr mit der Levante an [486]). Vor der Regierung Eduard's III. wurden fast alle Produkte England's unverarbeitet durch Fremde ausgeführt, und obgleich dieser König i. J. 1331 einige flamländische Wollenweber zur Uebersiedlung nach England vermochte, so dauerte es doch noch lange, ehe die Wollenmanufaktur sich in England hob, und die Ausfuhr englischer Wolle blieb der Hauptartikel des englischen Handels [487]).

Bald nachdem die Italiener direkte Seeverbindungen mit den Niederlanden, von wo sie bis dahin die englischen Produkte, namentlich Wolle, erhielten, angeknüpft hatten, richteten sie ihre Schifffahrt auch nach England, wo schon zu Ende des 13. Jahrhunderts italienische Kaufleute ansässig waren, theils als Bankiers, theils um dort die sehr gesuchte englische Wolle aus der ersten Hand zu erhalten [489]). Die älteste Nachricht über die Schiff-

---

486) *Anderson, l. l. T. I. p. 278 ff. Robertson, History of the Emperor Charles V. (Basil. 1793. 8.) T. I. Note* XXX.

487) *Anderson, l. l. p. 297. Robertson, l. l.*

488) Siehe den Avisbrief des florentinischen Hauses Gherardi in London über Kaufkontrakte über die Wolle mehrer englischen Abteien auf ein oder mehrere Jahre v. J. 1284 in: *Della Decima etc. T. II. p. 324 ff.* — Im Jahre 1303 hatte Eduard I. seinen berühmten Schutzbrief für die fremden Kaufleute in England gegeben, der unter dem Namen der *Charta mercatoria* bekannt ist, und in welchem auch die Lombarden namhaft gemacht werden. Der Anfang dieses interessanten Aktenstückes lautet: *Edwardus D. G. Rex Angliae etc. Archiepiscopis, Episcopis — — praepositis, ministris et omnibus ballivis et fidelibus suis salutem. Circa bonum statum omnium mercatorum subscriptorum regnorum, terrarum et provinciarum, videlicet Alemanniae, Franciae, Hispaniae, Por-*

fahrt italienischer Schiffe nach englischen Häfen ist aus d. J. 1316, in welchem die Franzosen bei Calais eine nach England bestimmte genuesische Galeere nahmen [489]). Sowohl diese Urkunde, wie mehrere noch frühere [490]) zeigen, dass die genuesischen Kaufleute damals in England schon sehr angesehen waren; und dass auch die genuesische Marine in England um die Zeit schon wohl bekannt war, geht daraus hervor, dass Eduard II. i. J. 1317 einen in England etablirten genuesischen Kaufmann [491]) nach Genua schickt, um dort fünf bewaffnete

---

tugalliae, Navarrae, Lombardiae, Thusciae, Provinciae, Cataloniae, ducatus nostri Aquitaniae, Tholosaniae, Caturluni, Flandriae, Brabantiae, et omnium aliarum terrarum et locorum extraneorum, quocunque nomine censeantur, venientium in regnum nostrum Angliae et ibidem conversantium nos praecipua cura sollicitat, qualiter sub nostro dominio tranquillitatis et plenae securitatis immunitas eisdem mercatoribus futuris temporibus praeparetur. — Inprimis videlicet quod omnes mercatores dictorum regnorum et terrarum salve et secure sub tuitione et protectione nostra in dictum regnum nostrum Angliae et ubique infra potestatem nostram alibi veniant cum mercandisiis suis quibuscunque, de muragio, pontagio et pannagio (portaticum, pedaticum, peagium in früher angeführten lateinischen Urkunden aus dem Mittelalter, das spanische *portazgo*, *pedage*, französisch *péage*, Landungs- und Hafenzoll. Vergl. St. Martin, über den Handelsvertrag Genua's mit Leo III. von Armenien v. J. 1289 in *Not. et Extr. d. l. Bibl. du Roi. T. XI. p. 117*) *liberi et quieti.* — Folgen noch 10 sehr liberabele Artikel. — *R. Hakluyt, the principal navigations, voyages, traffiques etc. of the English Nation. London 1600. T. I. p. 133.*

489) *Rymer, Foedera. T. II. P. I. p. 292.* S. oben Anm. 470.

490) *Rymer, l. l. p. 159. 247.* vergl. *p. 293.* u. *350.*

491) Leonardo Pessaigne mit Namen, wahrscheinlich von dem schon längere Zeit etablirten Hause des Antonio Pessaigne, dessen der König sich öfters in Geldgeschäften bediente. S. seinen Erlass v. J. 1312 bei *Rymer, l. l. p. 159.* vergl. *p. 247. 403* u. *436.*

und vollständig ausgerüstete Galeeren für ihn zum Kriege mit Schottland zu miethen [492]). Obgleich wir nun die weitere Entwicklung der direkten Schifffahrt der Genuesen nach England für die nächste Zeit nur aus den Nachrichten über die von den Franzosen gekaperten Schiffe ermessen können [493]), so ist doch mit Gewissheit anzunehmen, dass diese Verbindungen immer mehr an Bedeutung zunahmen. Denn ausser den genuesischen waren auch sehr angesehene florentinische Handelshäuser damals in England etablirt, und diese konnten ihre Waaren nur in genuesischen Fahrzeugen verschiffen [494]). Schon i. J. 1317 erhielt das in England etablirte Haus der berühmten Bardi durch Balducci Pegolotti besondere Schutzbriefe, und im Jahre 1320 nimmt der König sich desselben auch gegen die Templer an [495]). Alles dies spricht dafür, dass auch nach den englischen Seehäfen hin der Seehandel der Genuesen in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts schnell aufblühte, obgleich nicht allein die häufigen, durch Seeräuberei erlittenen Verlüste, son-

---

492) *De galeis per Januenses pro guerra Scotiae providendis, Rymer, T. II. P. I. p. 313.*

493) *Rymer, l. l. p. 455. 502.* u. m. a.

494) S. oben S. 314. Schon in den englischen Urkunden aus den ersten Jahren des 14. Jahrhunderts finden wir bedeutende florentinische Handelshäuser erwähnt. *Rymer, T. I. P. II. p. 935. 948. 1014.* — Im J. 1312 hatten die bekannten Frescobaldi dort ein sehr angesehenes Haus, *Rymer, T. II. P. I. p. 190.*, welches aber i. J. 1313 beim König in Misskredit kam und des Betrugs beschuldigt wurde. *Lit. Edwardi II. ad Papam de Friscobaldis ad instantiam Regis in Romana curia captis et sub aresto detentis. Rymer, l. l. p. 217.*

495) *B. Pegolotti, Libro di divisamenti di paesi, etc. l. l. cap. LXI* u. *LXII.* — *Rymer, l. l. p. 349. 440. ad Regem Franciae pro mercatoribus de societate Bardorum de Florentia.*

dern auch die von den Königen von England im falschen Interesse für ihre Einkünfte getroffenen Maassregeln diesem Aufblühen manches Hinderniss in den Weg stellten [496]). Eine Menge Briefe und Erlasse der Könige von England, welche im 14. Jahrh. Genuesen zu ihren Admirälen und Gouverneuren erhoben, zeigen, dass die genuesischen Seefahrer in den englischen Häfen immer sehr geehrt und geschätzt wurden [497]).

Die venetianische Flagge finden wir erst einige Jahre später in den englischen Häfen [498]). Im Jahre 1323 lie-

---

496) So z. B. die Verfügungen, welche die englischen Könige in Bezug auf den Wollhandel erliessen. I. J. 1312 beschloss Eduard II., den Stapelplatz für englische Wolle nach einem niederländischen Hafen zu verlegen, um sich dadurch die Erhebung des auf diesen Artikel gelegten Zolles sicherer zu machen. Die Bestimmung des Hafens überliess er der englischen Kaufmannschaft, und diese wählte Antwerpen. Eduard III. machte i. J. 1318 Calais zum Hauptstapelplatz der englischen Wolle, Häute, des Zinns, Bleis und einiger englischer Fabrikate, und dahin mussten sich alle fremden Kaufleute zum Einkaufe dieser Waaren wenden. Erst i. J. 1353 wurde diese Beschränkung aufgehoben und den fremden Kaufleuten wieder erlaubt, in England ihre Einkäufe zu machen. *Anderson, T. I. p. 281. 326. 332.*

497) Vergl. z. B. *Rymer, Foedera etc. T. II. P. I. p. 347., P. II. p. 841. 977. 1011. etc.*

498) Wie denn überhaupt nicht zu verkennen ist, dass seit den Kreuzzügen die venetianischen Handelsunternehmungen sich von denen der Genuesen wesentlich dadurch unterscheiden, dass jene mehr den Charakter des Conservativen, aber auch der Solidität an sich tragen, während die Genuesen in ihren Spekulationen weniger koncentrirt, rühriger, aber zugleich auch zur Schwindelei geneigt waren. Es ist schwer, hiebei nicht an zwei deutsche, einander noch näher gelegene, Handelsstädte zu denken, zumal man auf dies Verhältniss fast bis zum Widerwillen aufmerksam gemacht wird durch die Artikel, welche die eine dieser Städte

fen fünf beladene venetianische Galeeren in den Hafen von Southampton ein und in demselben Jahre ertheilt auch Johann, Herr der Insel Wight (*Vecta*), den Venetianern einen Schutzbrief, welchen der König von England ihnen bestätigt [499]).

Um diese Zeit etwa hatten auch die Katalanen den direkten Seeverkehr mit England eröffnet, wie aus den Untersuchungen Capmany's hervorgeht, auf welche zu verweisen wir uns beschränken, und nur bemerken, dass aus dem schon angeführten Schutzbriefe Eduard's I. für die fremden Kaufleute, in welchem auch die Katalanen genannt werden, durchaus nicht folgt, dass dieselben schon i. J. 1303 auf eigenen Schiffen ihre Waaren nach England führten. Es muss vielmehr angenommen werden, dass um jene Zeit die in England etablirten katalanischen Kaufleute über Holland und Frankreich mit ihrem Vaterlande verkehrten, wie die ebenfalls in der angeführten Urkunde genannten Italiener, vielleicht auch wohl über die nordkastilianischen Häfen [500]). Erst 1353 erhielten die Katalanen bedeutende Handelsvortheile in England [501]).

---

fleissig in eine oberdeutsche Zeitung schickt, welche freilich in allen Theilen der Welt ihre Korrespondenten hält, aber vom eigentlichen Wesen des Welthandels doch wenig bis jetzt erfahren hat.

499) *Johannis de Insula relaxatio pro communitate Venetiarum.* *Rymer, T. II. P. I. p. 514. Regis pardonatio pro com. Venet. p. 515.* Vergl. *p. 546.* u. *593. De conductu pro mercatorib. et marinariis de civitate et partibus Venetiarum.*

500) *Capmany, T. I. P. II. p. 141 ff.* Vergl. dazu *Rymer l. l. p. 523* u. *568.*, Urkunden aus den Jahren 1323 u. 1324, den ältesten, aus welchen auf einen direkten Handelsverkehr mit England zu schliessen ist.

501) *Anderson, l. l. p. 133.*

Aus den hier zusammengestellten Nachrichten erhellt wohl zur Genüge, dass gegen die Mitte des 14. Jahrhunderts der direkte Seeverkehr der mittelländischen Handelsstädte nach den Niederlanden und nach England gewöhnlich geworden war, und in schwunghaftem Betriebe stand. Es würde uns hier zu weit führen, wollten wir die fernere Gestaltung dieses Handels weiter verfolgen; zumal dies auch unserm Zwecke zu fremd wäre, da es hier nur darauf ankommen konnte, zu zeigen, über welchen Raum sich allmälig der Seehandel der italienischen und katalanischen Seestädte verbreitete, und zu welcher Zeit er in dieser Verbreitung einen regelmässigen Bestand gewonnen hatte. Dies ist geschehen, denn weiter, als nach den niederländischen und englischen Häfen kamen die Handelsmarinen der mittelländischen Seefahrer nicht, da der weitere Vertrieb der Waaren von dort nach der Nordsee und der Ostsee ganz in den Händen der nordischen Seefahrer, besonders der Hanseaten, war. Die weitere Verfolgung der Geschichte des italienischen und katalanischen Seehandels ausserhalb der Meerenge von Gibraltar bis zum Ende des funfzehnten Jahrhunderts würde nur die der Sache nach unwesentlichen Veränderungen darzustellen haben, welche derselbe während dieser Zeit erlitt, theils durch die politischen Verhältnisse England's zu den Niederlanden und durch die wechselnde Macht der niederländischen Städte selbst, theils durch die Ereignisse, welche den Levantehandel der Italiener und Katalanen allmälig zu Grunde richteten, von denen wir schon gesprochen haben. Es möge daher genügen, nur noch anzuführen, dass i. J. 1522 zuerst portugiesische Schiffe direkt aus Ostindien indische Produkte auf den Markt von Antwerpen brachten, und dass seit der Zeit der Verfall des Seehandels der mittellän-

dischen Handelsstädte nach den Häfen der Niederlande und England's zu datiren ist [502]).

Es bleibt uns demnach nur noch übrig, den Antheil zu erwähnen, welchen die Kastilianer und Portugiesen an diesen eben geschilderten schnell aufblühenden Seeverkehr genommen haben, um somit unsere Darstellung bis zu dem Punkte zu führen, an welchen wir nachher die Untersuchungen über die Entdeckungen zur Zeit des Infanten Heinrich von Portugal anzuknüpfen haben, nämlich bis zum Anfang des 15. Jahrhunderts.

Was zunächst Kastilien betrifft, so haben wir seines Seehandels nach dem mittelländischen Meere schon kurz gedacht, und auch bereits bemerkt, dass die Küstenbewohner der nördlichen Provinzen schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts weitere Seereisen nach den Häfen Frankreichs, der Niederlande und England's unternahmen. Bis zum Ende dieses Jahrhunderts scheinen jedoch in diesen Unternehmungen keine grosse Fortschritte gemacht zu seyn, obgleich die Könige Sancho IV. und Ferdinand IV. dieselben, namentlich den Verkehr mit Flandern, durch schützende Gesetze und Privilegien zu befördern suchten; nur die mit Andalusien wurden in Folge des Aufblühens von Sevilla lebhafter [503]). Reichere Nachrichten über den Verkehr nach den Niederlanden und nach England erhalten wir erst aus dem 14. Jahrhundert, jedoch

---

502) *Antwerpsch Chronykje, van 1500 tot 1574 door F. G. V. Leyden 1743. „1522 den 21. januarius wierdt alhier t' Antwerpen in der Wagen d'ierste Specceryen, Nagelen (gewogen), die gecomen waren van den nieuwen eylanden die gevonden waeren in den jaeren 1500. 20. 21 en 22, geheeten Maluco, Java, Malacha, Bandor" etc. p. 21.*

503) *Navarrete, Coleccion de los Viages de los Españoles. T. I. p. XV.*

freilich meist nur aus den Verhandlungen, welche zwischen den Königen von England und Kastilien über die Seeräubereien ihrer beiderseitigen Unterthanen Statt hatten. So lernen wir aus mehreren Briefen Eduard's II. an Ferdinand IV., dass in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts kastilianische Schiffe im Hafen von Sandwich mit Beschlag belegt wurden, als Repressalien für den Schaden, welchen kastilianische Seefahrer den Bajonesen gethan hatten [504]). Dass die beraubten Bajonesen i. J. 1316 noch nicht entschädigt worden, spricht nicht besonders für die prompte Justiz der kastilianischen Könige, doch zeigen mehrere Urkunden aus den Jahren 1309 bis 1315, dass durch diese schwebende Frage der Verkehr nicht unterbrochen wurde, indem während dieser Zeit englische Schiffe für Rechnung des Königs von Kastilien Pferde ausführten und den kastilianischen Kaufleuten in England Schutz und Sicherheit garantirt wurde [505]). Im Jahre 1369 hatten kastilianische Seefahrer wieder drei bajonesische Schiffe genommen; diese Angelegenheit wurde schneller, noch in demselben Jahre entschieden, und auf eine Weise, aus welcher der Wunsch, die Handelsverbindungen nicht lange unterbrochen zu sehen, sich zu erkennen giebt [506]).

---

504) *Rymer, Foedera etc. T. II. P. I. p. 44. 291.* — Auch in der sogenannten *Charta Mercatoria* Eduard's I. werden die Bewohner von *Hispania*, worunter man damals Kastilien verstand, namhaft gemacht, s. Anm. 488.

505) *Rymer, l. l. p. 89. 206.*

506) *Rymer, l. l. p. 89. De concordia facta coram Rege inter procuratores Regis Castellae et civitatis Bayonae.* Vergl. *p. 92. 94.* — Dieser Streit lehrt uns zugleich einige der Seestädte Nordkastiliens kennen, welche damals Seefahrt trieben, es waren Santander, Laredo und Castro de Urdiales in Burgos. (*Marinarii*

Unter der Regierung Alfons' XI. (1312—1350) wurde der Handel und die Schifffahrt nach England geregelter. Im Jahre 1324 ertheilt Eduard II. den spanischen Kaufleuten und Seefahrern einen Schutzbrief für seine Reiche [507]) vorläufig auf ein Jahr, welchen er aber 1325 bestätigt und auf unbestimmte Zeit verlängert [508]); und i. J. 1337 empfiehlt er ausdrücklich seinem Viceadmiral [509]), während des Krieges gegen Frankreich die spanischen Seefahrer zu schonen.

Auch der Handel nach den Niederlanden erhebt sich unter Alfons bedeutend. Die Basken etabliren ihre Nationalbörse in Brügge, i. J. 1338 sagt Eduard III. den kastilianischen Seefahrern für ihre Reisen nach Flandern

---

et piratae de villis Sanctae Auder', Urdealis, de Laredo etc. qui in portu nostro de Maritima in terra Xanton a hominibus de Baiona tres naves suas abstulerunt etc. p. 65.; in anderen Urkunden heisst es: *homines de castro Durdialis, de Sancto Auderio (Emeterio) et de Laredo, p. 90; homines de castro Dordial, de St. Anderio' et de la Redo, p. 331.*) *Xanton* ist die Provinz Saintonge, in welcher der Hafen La Rochelle, und welche jetzt zu den Departements Charente und Charente-Inférieure gehört.

507) *Rymer, l. l. p. 567. Scialis quod suscepimus in salvum et securum conductum nostrum, necnon in protectionem et defensionem nostram specialem, omnes mercatores, marinarios et alios de terris et potestate dilecti Regis Ispan', in veniendo in regnum nostrum cum navibus, mercandisiis et aliis bonis suis, ibidem morando, mercimonia sua exercendo, ac exinde ad propria redeundo etc.*

508) *Rymer, l. l. p.* 585.

509) *Nicholaus Ususmaris, (Rymer, T. II. P. II. p. 977.)* aus der berühmten genuesischen Seefahrerfamilie der *Usodimare*, welche auch in den englischen Urkunden jener Zeit öfter genannt wird z. B. *Rymer, T. II. P. I. p. 366. T. II. P. II. p. 899. 957. 1011. 1198. T. III. P. I. p. 63. 117. 127. 218. 280.* Vergl. Al. v. Humboldt, Krit. Untersuchungen. Th. I. p. 391.

seinen besonderen Schutz zu [510]), und zwei Jahre später gewährt derselbe ihnen wieder auf besondere Fürbitte der Städte Gent, Brügge und Ypern einen Schutzbrief für ihren Seehandel nach den Häfen von Brabant und Flandern [511]). Alfons selbst erlässt auch schützende Gesetze für den Seehandel seiner Unterthanen; namentlich hebt er i. J. 1348 das Strandrecht auf, welches bis dahin noch in Kastilien bestand, während es schon viel früher im mittelländischen Meere bei Christen und Sarazenen in ihren gegenseitigen Handelsverträgen abgeschafft worden. Der König bestimmt, dass die gestrandeten oder verlassenen Schiffe nicht verkauft, sondern ihren Eignern zurückgestellt werden, und nur dann dem Könige zufallen sollten, wenn binnen zwei Jahren sich die Eigner nicht gemeldet hätten [512]). Besondere Aufmerksamkeit wendet Alfons auch auf die Seefahrt der Einwohner von St. Sebastian; er lässt ihren Hafen untersuchen und verbessern, und gewährt ihnen grosse Privilegien in ihrem Handel nach Sevilla [513]). Wie fördernd alle diese Maassregeln auf die Entwicklung der kastilianischen Marine wirkten, zeigen die Flotten, welche der König in seinen Kriegen gegen die Mauren ausrüsten konnte [514]), und dass der König von England i. J. 1350 die kastilianische Handelsmarine beschuldigt, sich die Herrschaft über das Meer und die englischen Seefahrer anmassen zu wollen [515]), sich deshalb zum Kriege gegen sie rü-

---

510) *Rymer, l. l. T. II. P. II. p. 1010*

511) *Capmany, Antig. Com. de Barcelona. T. II. p. 110.*

512) *Navarrete, l. l. p. XVIII.*

513) *Navarrete, l. l.*

514) *Conde, Hist. des Arabes en Espagne. T. III. p. 191. 202.*

515) *Rymer, T. III. P. I. p. 201. „Jamque in tantam ere-*

stet, das Jahr darauf jedoch es vorzieht, um seine Unterthanen gegen die kastilianischen Seefahrer sicher zu stellen, einen Traktat mit den Abgeordneten der Seestädte Kastilien's zu schliessen [516]).

---

cti (Ispani) sunt superbiam, quod immensa classe in partibus Flandriae per ipsos congregata et gentibus armatis vallata, nedum se navigium nostrum in totum velle destruere et mari Anglicano dominari jactare praesumunt, set regnum nostrum invadere, populumque nobis subjectum, exterminio subdere velle expresse comminantur" etc. — De parando ad guerram contra Hispanos, dominium maris ad se attrahere molientes: „Quia homines terrae Ispaniae fideles nostros nuper supra mare in navibus transeuntes contra formam treugarum inter nos et Ispanos initarum, inhumaniter depraedarunt et naves secum duxerunt et voluntatem suam alias inde fecerunt, ipsique, de hoc non contenti congregata magna armata navium cum ingenti multitudine armatorum supra mare redeuntes, quamplura aliu dampna mercatoribus et aliis subditis nostris perpertrarunt; et sic — navigium nostrum destruere publice sunt comminati et sic dominium maris ad se attrahere moliuntur, etc."

516) *Rymer, l. l. p. 228. Forma treugarum cum gentibus Hispaniae initarum: „Sachent touz — Primerement, accorde est, que bons et loiales treues soient prises, affermes et tenuz, par meer et par terre, entre touz les gentz et subgits le Roi d'Engleterre et de France d'une part, et les gentz — de la signurie le Roi de Castell et del counte de Viscaie d'autre part; les queles treues dureront del jour de la fesance de cestes tanque a vynt annz acomplis; — Item acorde est que pendantz les dites treues nul des gentz, subgitz del' une part ferra male ne damage en persones ne en niefs, marchandises, ne en autres biens, as gentz etc. del' autre partie. — Item, que les gentz, subgitz, mestres, mariners et merchauntz de l'une part et de l'autre, peussent seurement, franchement et sauvement aler et passer, par terre et par meer, as touz les marismes, portz, citees et villes de l'une part et de l'autre et as touz autres roialmes et parties ou leur plerra, od leur niefs grantz et petitz et od toutes marchandises, que serront chargez en les dites neefs, des queux pais et gentz les dites merchandises soient. etc."* Vergl. *p. 210*, Eduard's Vollmacht für vier Engländer, mit

Der Nachfolger Alfons', Peter der Grausame, war nicht weniger dem Seewesen geneigt; er war der erste König von Kastilien, welcher sich selbst auf seine Flotte einschiffte, und in eigener Person eine Expedition von einundvierzig Galeeren und mehr als achtzig anderen Fahrzeugen, von denen jedoch drei dem König von Granada und zehn den Portugiesen gehörten, kommandirte, mit welcher er i. J. 1359 vor Barcelona erschien. Obwohl aber diese, wie mehrere ähnliche Unternehmungen, wohl von dem guten Zustande der kastilianischen Marine jener Zeit zeugen, so scheint unter Peter's tyrannischer Regierung der kastilianische Seehandel doch eben keine besondere Fortschritte gemacht zu haben [517]. Erst unter Heinrich II. und Johann I. erhielt das Reich wieder die innere Ruhe, welche zur Entwicklung des überseeischen Handels nothwendig war, und seitdem nahm auch nicht allein der kastilianische Seehandel einen neuen Aufschwung, indem er sich in's mittelländische Meer hinein verbreitete, sondern um die Zeit wurden auch die Reisen ins atlantische Meer gegen Süden häufiger, wie im nächsten Abschnitte gezeigt werden soll.

Wenden wir uns endlich wieder nach Portugal, um mit der Schilderung seiner kommerziellen Entwicklung bis zur Zeit, wo der Infant Heinrich die Entdeckungen längs der Küste von Afrika aufnahm, diesen Abschnitt zu schliessen, so müssen wir zunächst noch einer wichtigen Maassregel des Königs Diniz gedenken, dessen weise Fürsorge für die portugiesische Marine wir oben (S. 209.) schon erwähnt haben. Es war dies die Ernennung eines Genuesen zum Admiral von Portugal, die in der Absicht ge-

---

den Spaniern in Flandern über einen Handelstraktat zu unterhandeln.

517) Vergl. *Navarrete*, *l. l. p.* XX.

schah, einen Mann an die Spitze der portugiesischen Seemacht zu stellen, der die von seiner Nation erworbenen nautischen Kenntnisse auf die portugiesischen Seefahrer übertrüge. Der König hatte das Glück, für diesen wichtigen Posten einen Mann zu gewinnen, dessen Geschicklichkeit und Treue in langjähriger Thätigkeit Portugal die wichtigsten Dienste leistete, den Manoel Peçanho, und dessen Berufung auch, wie der Vertrag, welchen er über seine Stellung mit dem Könige einging [518]), zeigt, gewiss von der grössten Bedeutung für die Entwicklung des portugiesischen Seewesens geworden ist.

---

518) Der wesentliche Inhalt seines Kontrakts, der nach der Urkunde in der *Monarchia Lusitana* (*Lisboa 1622 fol.*) *Tom. VI. p. 240 — 243.* mitgetheilt ist, lautet folgendermaassen: Manoel Peçanho (Pezagno) verspricht des Königs Vasall zu seyn, leistet ihm den Eid der Treue, befehligt seine Flotte und führt sie auf des Königs Geheiss gegen dessen Feinde, sie mögen Mauren oder Christen seyn. Zwanzig im Seewesen wohlerfahrene Genuesen werden als Galeeren- und Schiffskapitäne (*Alcaides de Galees e Araizes*, beides aus dem Arabischen aufgenommene Titel, s. *João de Sousa, Vestigios da lingua arabica en Portugal, Lisb. 1789. p. 20 u. 58.*) in der portugiesischen Marine angestellt und vom Könige besoldet, wenn sie in seinem Dienste beschäftigt sind. Sind sie hier unnöthig, so kann der Admiral sie für seine eigenen Handelsgeschäfte verwenden, und sie nach England, Genua etc. senden. Entfliehen oder sterben einige von ihnen, so muss der Admiral sie durch andere ersetzen. Der Admiral hat die Gerichtsbarkeit über die ganze königliche Seemannschaft. Er erhält den fünften Theil von Allem, was er mit der königlichen Flotte gewinnt und empfängt in Portugal Grundbesitz zum erblichen Eigenthum. Sein ältester ehelicher Sohn huldigt nach dem Tode seines Vaters dem Könige von Portugal, übernimmt dieselben Pflichten und erhält dieselben Rechte und Besitzungen. — Vergl. Schäfer, Gesch. v. Portugal, die sich namentlich auch durch die trefflichen Bemerkungen über die Entwicklung des portugiesischen Seewesens und Handels auszeichnet, Th. I. S. 316.

Zunächst hatte diese Ernennung wenigstens bedeutenden Einfluss auf die gute Aufnahme der portugiesischen Schiffe in England, denn die nächsten Verwandten des Manoel standen in England in grossem Ansehn und bekleideten dort selbst die wichtigsten Staatsämter, so dass Eduard III. sogar dem König von Portugal sein besonderes Wohlwollen für dessen Admiral ausspricht [519]). In den Jahren 1328 und 1332 erneuert Eduard III. auch den Schutzbrief Eduard's I. für die fremden Kaufleute und Seefahrer, in welchem die Portugiesen mit obenan genannt werden [520]), und i. J. 1337 befiehlt er seinem Viceadmiral, dem Genuesen Nichol. Usodimare, während des Seekrieges mit Frankreich besonders die deutschen, portugiesischen, spanischen und genuesischen Seefahrer zu schonen [521]). Dieselbe freundschaftliche Handelspolitik gegen die Portugiesen erhellt aus einem Schreiben Eduard's an Alfons v. J. 1343 [522]), aus einer i. J. 1344 zu London erlassenen Proklamation über den Verkehr der portugiesischen Seefahrer und Kaufleute [523]) und einer ähnlichen Verfügung v. J. 1352 [524]). Im Jahre darauf schliest er endlich einen neuen Handels- und Schifffahrts-

---

519) *Antonio de Pessaigne* (*Pezagno*), Bruder des portugiesischen Admirals, war i. J. 1317 Seneschal des Herzogthums Aquitanien (*Rymer*, *Foedera. T. II. P. I. p. 347. Lit. de credentia Edw. II. ad Papam pro Antonio Pessaign' de Janua*, (*senescallo nostro ducatus Aquitaniae*). — *P. II. P. II. p. 841. Ad Regem Portugalliae pro Manuele de Pessaigne.* Vergl. Anm. 491.

520) *Rymer*, *T. II. P. II. p. 747* u. *836.*

521) *Rymer*, *l. l. p. 977.*

522) *Rymer*, *l. l. p. 1227.*

523) *Rymer*, *l. l. p. 1243.*

524) *Rymer*, *T. III. P. I. p. 247. 260.*

vertrag mit den Portugiesen auf funfzig Jahre [524a]), der ihrem Seehandel eine früher nicht gekannte Sicherheit gewährt.

524a) Rymer, *T. III. P. I. p. 264. Conventiones cum hominib. de marina Portugalliae per quinquaginta annos duraturae;* deren Inhalt im wesentlichen folgender ist: *Sachent touz que, come les bones gentz, marchauntz, mariners et les comunaltes de la marisme des citees et villes de Ulixbon et de port du Portugale — eient envoye Alfonse Martyn, dit Alho, lour message et procuratour devers le tresexcel. prince, monseur Edward etc., de treter des amistes et fermes alliances etc. Sur quoi — pur commun profit d'une part et d'autre, si est accorde en la manere que s'ensuyt: Primerement que bone accort et alliance soient tenuz par terre et par meer — a durer tanque a cinquant annz acomplys. — Item, accorde est, que les gentz etc. de l'une partie et del autre — puissent seurement, fraunchment et sauvement aler et passer par terre et par meer a touz les marismes portz, citees et villes de l'une et del autre, et az touz autres roialmes et parties, ou lour plerra, ove lours niefs, granntz et petitz et od totes marchandises que serront charges en les dites niefs, de queux pays et gentz les dites marchandises soient. — Item, accorde est que s'il aviegne que, durante cest acord, nul mal ou domage soit fait par gentz de l'une partie al' autre, que pur ceo ne serra mye l'accort rompue; einz serra fait redresce et reparacion par les seignurs et grauntz d'une part et d'autre. — Item, qu'en cas que le Roi d'Engleterre ou ses gentz preigne ou gaigne de son adversaire qi qil soit ville, chastel ou port en queles soient trouvez biens de les gentz etc. des citees avantdites, ou niefs en queles marchaundises ou autres biens des gentz etc. avantdites soient trovez; — que le dit Roi — ou son capitayn ferra sercher leur biens en qi mains q'il soient — de faire rendre les dites niefs, marchandises etc. a les gentz etc. des citees avantdites. — Et ensi, si les gentz le dit Roi d'Engl. preignent en la meer ou en port nules niefs de ses adversairs ou enemys, et en les dites niefs soient trouvez marchandises etc. de ceux de la marisme et cites avantdites, soient les ditz biens etc. amesnez en Engleterre et sauvement gardes tanque les marchunts, des queux mesmes les biens etc. serront, eient provez que les biens*

Bezeugen diese Dokumente die Lebendigkeit des portugiesischen Seehandels nach England, so zeigt eine eigene Konvention, welche Portugal i. J. 1341 über den Handel nach Honfleur mit Frankreich abschloss, dass auch der portugiesische Handel nach andern nördlicheren Ländern damals nicht ganz unbedeutend war [525]), so dass wir, ungeachtet des Mangels an genauen Nachrichten über diesen Handel zu damaliger Zeit, wohl annehmen dürfen, dass er auch unter der Regierung von Alfons IV., der seinem Reiche langjährigen Frieden zu erhalten wusste, wenigstens keine Rückschritte machte, wofür denn auch die schnelle Erholung des Landes von den Verwüstungen, welche i. J. 1344 ein Erdbeben und i. J. 1348 die Pest anrichteten, spricht [526]).

Dass auch unter seinem Nachfolger Peter I. die Marine und der Seehandel Portugal's in ihrer Entwickelung fortfuhren, zeigen die Nachrichten über die Flotten, welche der König wiederholt ausrüsten konnte [527]), der rege Verkehr, den die Genuesen damals mit Lissabon

---

soient lours. — Item que pessoners de la marisme etc. de Portugall puissent venir et pescher fraunchement et sauvement en les portz d'Englet. et de Bretaigne etc.

525) Urkunde Johann's II. v. J. 1350 im *Trésor des chartres* zu Paris, zitirt bei *Depping, T. I. p. 319.*

526) Vergl. Schäfer, Gesch. von Portugal Th. I. S. 405. — Dass namentlich Lissabon's Verkehr unter Alfons nicht unbedeutend war, zeigt auch ein Dekret des grossen Rathes von Venedig v. J. 1332, durch welches die Unterthanen zum Verkehr mit Kastilien und Portugal aufgemuntert werden, und worin es heisst: *„Item pro dextro et utilitate mercatorum, quia in Sibilia et Lisbona et Cades dicitur posse haberi non parva utilitas et inviamentum.“ etc. Marin, T. V. p. 311.*

527) *Fernão Lopes, Chronica del Rey D. Pedro I.*, in der *Collecção de livros ineditos de hist. Portugueza. Tom. IV. Cap. XXIV* u. *XXV.*

hatten, und besonders die Nachricht, dass die Zolleinnahmen in Lissabon unter seiner Regierung auf 35 bis 40,000 Dobras per Jahr stiegen. Diese Summe betrug beinahe den fünften Theil des gesammten Einkommens des Königs, aus welchem er einen so grossen Schatz zusammenbrachte, dass sein Nachfolger Ferdinand IV. im Burgthurme zu Lissabon allein 800,000 Goldstücke (*peças douro*) und 400,000 Silbermarken (*marcas de prata*) vorfand [528]). Dieser setzte zwar die Sparsamkeit Peter's nicht fort, er verschwendete sogar ungeheure Summen in seinen leichtsinnig unternommenen Kriegen gegen Kastilien und Aragonien, so dass er in die grösste Finanznoth gerieth, aus welcher er sich durch die gefährliche Operation, schlechtere Münzen prägen zu lassen und die alten Münzen in ihrem Werthe herabzusetzen, zu ziehen suchte, wodurch er dem Handel und dem Wohlstand des Landes grossen Schaden that [529]). Dagegen traf er aber auf der andern Seite für die Hebung des Seehandels seiner Nation die umsichtigsten Verfügungen, denn auch er betrachtete die Blüthe des Handels als die sicherste Grundlage seines steigenden Einkommens [530]). Deshalb bewilligt er den fremden Kaufleuten, besonders den thätigen Genuesen, die schon viel mit Lissabon verkehrten, um sie noch mehr herbeizuziehen, Steuerfreiheit und Privilegien [531]). Seine Unterthanen munterte er auf jede Weise zum Handel und zur Seefahrt auf. Um dieselben zum Baue neuer Schiffe zu veranlassen, giebt er die Verordnung, dass denen, welche Schiffe von hundert Tonnen

---

528) *Fernão Lopes*, *Chron. del Rey D. Fernando IV.*, in demselben Theile der eben angeführten *Collecção. p. 125.*

529) *F. Lopes, l. l. p. 450. 451.*

530) *F. Lopes, l. l. p. 125.*

531) *F. Lopes, l. l. p. 310. 125. 126.*

und grösser baueten, dazu das Bauholz unentgeltlich aus den königlichen Waldungen geliefert werde, und dass sie das vom Auslande zum Baue dieser Schiffe bezogene Eisen, Pech und sonstiges Material zollfrei einführen dürften [532]). Denen, welche Schiffe ankauften und verkauften, erlässt er die dafür gebräuchlichen Abgaben. Zur Beförderung des Ausfuhrhandels erlässt er den Schiffseignern für ihre erste Reise alle Abgaben von den Waaren, welche sie ausführten, und alle Hafen- und Schiffsabgaben, die verladenen Waaren mochten dem Eigner oder anderen Kaufleuten gehören. Dies Privilegium für die erste Reise neuer Schiffe wird auf drei Jahre für diejenigen ausgedehnt, welche ihre neuen Schiffe auf der ersten Reise verloren und neue dafür baueten oder ankauften [533]). Um namentlich den wichtigen Handel mit Flandern zu begünstigen, erlässt der König die Hälfte des Zolles für flandrische Tuche und die anderen Waaren, welche die Schiffe als Rückfracht mitbrachten. Endlich befreit er die Seefahrer noch von vielen persönlichen Lasten und Diensten.

Bei diesen Aufmunterungen zum Schiffsbau und zum Seehandel liess Ferdinand es aber nicht allein bewenden; er ging weiter, um den Rhedern die Sicherheit in ihrem Geschäfte zu gewähren, ohne welche dasselbe nicht von blühendem Bestande seyn konnte. Zu dem Ende erlässt er nach gepflogener Berathung mit einer Versammlung sämmtlicher Schiffseigner folgende Verfügungen: Eine Kommission sachverständiger und erfahrener Männer soll ein Verzeichniss aller Schiffe seines Reiches von funfzig Tonnen Grösse und darüber anfertigen, in welchem deren Alter und Bau- oder Kaufpreis bemerkt wird. Diese

532) *F. Lopes, l. l. p. 319.*
533) *F. Lopes, l. l. p. 320.*

Schiffe sollen, wie bisher, jedes für die Rechnung seines Eigners, fahren, doch sollen sie von allem Gewinn, welchen sie auf den Aus- und Rückreisen machten, so wie von allen Frachtgeldern, zwei Prozent in eine gemeinschaftliche Kasse, nämlich in eine der beiden Kassen der Seefahrergesellschaften, zahlen, von denen eine in Lissabon und eine in Porto errichtet werden solle. Aus diesen Kassen, welche die Anfertiger der genannten Schiffslisten verwalten, sollen die Verluste ersetzt werden, welche die Schiffseigner durch Seegefahr oder Feinde erleiden, und wenn das in diesen so gebildeten Kassen vorräthige Geld dazu nicht hinreicht, so müssen alle Schiffseigner ausserordentliche Zuschüsse machen. — Ausser diesen Hauptverfügungen waren besondere Bestimmungen noch getroffen über die Schätzung der erlittenen Schäden, über die Fälle, wo ein Ersatz wegen selbst verschuldeten Unglücks nicht in Anspruch genommen werden konnte, über die Verantwortlichkeit der Kassenverwalter, die Verpflichtungen der Gesellschaften gegen die Schiffe der königlichen Marine; mit einem Worte, Ferdinand gründete für Portugal eine förmliche Seeassekuranzgesellschaft, und legte dadurch einen neuen festen Grund zur sicheren Entwickelung des Seehandels und der Seefahrt seiner Unterthanen [534]).

---

534) Wir führen hier die Hauptartikel dieser wichtigen Verfügungen nach der Mittheilung von F. Lopes an, die um so mehr Interesse gewähren, als sie uns die erste Nachricht über die Gründung einer Seeassekuranz bei den südeuropäischen Seefahrern geben. Der älteste Beweis für das Bestehen eines solchen Instituts in den Seestädten des mittelländischen Meeres ist erst aus dem Anfang des folgenden Jahrhunderts, wo wir es zuerst in Barcelona finden. S. *Capmany*, *Com. de Barcelona. T. I. P. II. p. 237. T. III. p. 271.* Von da an entwickelten sich diese Einrichtungen aber sehr rasch, vergl. *Uzzano*, *Pratica della mercatura.*

Die guten Folgen dieser Maassregeln zeigten sich bald. Eine grosse Menge Kaufleute aus den blühendsten

---

l. l. cap. XXI. **Capmany**, *T. II. p.* 383. 449—459. — Bei **Fern. Lopes**, der als königlicher Archivar seine Kronik Ferdinand's um d. J. 1434 schrieb (*Ineditos de Hist. Port. T. IV. p. XII ff.*) heisst es (a. a. O. S. 320—324.): *Mandou (el Rey) que se escprevessem per homeens idoneos e perteeçentes, todollos navios tilhados que em seu reino ouvesse, des çimquoemta tonees pera çima. — E posto assi em livros o dia e preço, porque forom comprados, ou feitos de novo, e a vallia delles, e quando forom deitados a augua, todo aquello que esses navios gaanhassem, fosse de seus donos e dos mareamtes, como se sempre husou; e de todo quamto esses navios percalçassem de hidas e vijndas, assi de fretes como de quaaes quer outras cousas, pagassem pera a borssa dessa companhia duas coroas por cento, e que fossem duas borssas, huma em Lixboa, e outra no Porto, e teerem carrego de teer estas borssas aquelles a que el Rei dava carrego de taaes estimaçoões e avalliamento, pera do dinheiro dellas se comprarem outros navjos em logar daquelles que se perdessem, e pera outros quaaes quer emcarregos que comprissem pera prol de todos: e quando aconteçesse que alguum ou alguuns navios pereçessem, per tormenta ou per outro cajom, — ou seemdo tomados per emijgos, imdo ou vijmdo em auto de mercaderia, se repartisse per todollos senhores dos outros navios; — e que aquello fosse visto e extimado per aquelles homeens boons que per el Rei — fossem postos por executores desta hordenaçom. E mandou que nenhum podesse apellar nem agravar do alvidro e extimaçom que elles fezessem, mas que loguo fecessem execuçom nos beens daquelles, que paguar non quisessem — E se alguuns meestres, ou senhores dos navios fretassem pera terra de emmijgos, sem reçebemdo primeiro seguramça, e seemdo tomados per elles, ou perecendo en taaes viageens, que seus donos dos outros navios nom fossem theudos de lhos pagar. Mandava mais, que se alguuns meestres e senhores de navios fezessem alguuns dampnos ou erros a alguumas outras naves, ou em villas e logares, ou os culpassem em elles, e por tal razom lhe fosse feita penhore e tomada em seu navio, que os outros nom fossem theudos de lho pagar, nem quitar de penhora, nem doutra nenhuuma cousa que lhe*

Seestädten jener Zeit wurden nach Portugal gezogen. In Lissabon etablirten sich Genuesen, Lombarden (Florentiner), Kastilianer, Katalanen, Viscajer und viele andere Fremde in so grosser Anzahl, dass jede Nation viele eigene Häuser zu Wohnungen nöthig hatte [535]). Diese Kaufleute führten eine grosse Menge von Waaren ein und aus; von Landesprodukten wurden allein in Lissabon 12,000 Tonnen Wein in einem Jahre verladen, ausser dem, welchen die Schiffe bei der zweiten Ladung im März einnahmen [536]). — Dieser Verkehr erforderte

---

acomteçesse, salvo se provasse e fezesse çerto, que aquello de que o culpavom fezera segumdo viagem de mercadaria, e em seu defemdimento, ou por serviço del Rei, e prol de sua terra." etc.

535) *F. Lopes, l. l. p.* 125.

536) Hieraus geht, wie aus den ferneren Nachrichten von Lopes, hervor, dass auch in Lissabon, gleich wie in den mittelländischen Seestädten die Abfahrt der Handelsschiffe nicht einzeln, sondern in Konvois zu einer bestimmten Jahreszeit geschah. In der Regel ging nach jedem überseeischen Lande nur einmal im Jahre ein Konvoi. Diese zur Sicherung des Handels eingeführte Einrichtung war in Venedig schon im 13. Jahrhunderte durch Gesetze genau geregelt. S. *Marin, T. V. lib. II. cap. III.* — Im 14. Jahrhunderte liefen in der Regel sieben Konvois von Handelsgaleeren aus dem Hafen von Venedig aus. Eine, aus 8 bis 10 Galeeren bestehend, ging nach Griechenland, eine zweite, 6 bis 8 Galeeren stark, ging nach Tana am asowschen Meere, eben so viel gingen nach Trapezunt, nach Cypern, nach Armenien (Ajazzo s. oben Anm. 120), nach dem Westen, d. h. nach der Provence, Spanien, Portugal, den Niederlanden; die nach Aegypten und Syrien, welche Zwischenreisen nach den Berberstaaten machten, gingen nicht so regelmässig, weil sie von der Erlaubniss des Pabstes abhingen, zuweilen aber zweimal im Jahre; vergl. über dies Konvoi oben Anm. 314. u. S. 270. *Pegolotti, l. l. cap. XXXI. Uzzano, cap. XI.* Nach Umständen waren diese Konvois grösser oder kleiner, in gefährlichen Zeiten wurden sie von bewaffneten Galeeren begleitet, in Kriegszeiten zuweilen durch ganze Flotten.

eine so grosse Menge Schiffe, dass oft 450 auf der Rhede von Lissabon zugleich in Ladung lagen, 60 bis 70 ungerechnet, welche im Flusse oberhalb Lissabon Salz und Wein einnahmen. Zur Sicherung dieser Ladungen richtete die Stadt eine eigene Uferpolizei ein, welche des Nachts die Quais der Stadt, an welchen die Schiffe lagen, bewachte. Der König beschränkte diesen Verkehr nicht durch Monopolisirung gewisser Waaren, sondern überliess den Kaufleuten den freien Ein- und Verkauf der Handelsartikel [537]); nur zu Gunsten der Stadt Lissabon verfügte er, dass eigentliche Handelswaaren, wozu auch namentlich Wein und Salz gehörten, von Fremden nur in der Stadt selbst gekauft werden durften; während es ihnen jedoch erlaubt war, Lebensmittel und Proviant auch ausserhalb derselben einzukaufen. Auch den Rittern, der Geistlichkeit und anderen hochgestellten Personen verbot er den Handel als Gewerbe zu treiben, damit die Kaufleute dadurch nicht beeinträchtigt würden [538]).

Die Aus- und Einfuhr der Waaren, deren Umsatz durch diese Begünstigungen des Handels von Lissabon so ausserordentlich gestiegen war, wurde zum grossen Theil durch portugiesische Schiffe beschafft, deren Zahl sich auch

— *Marin, l. l. p. 201. M. Sanuto* bei *Muratori, T. XXII. p 625.* — Die Katalanen ahmten seit dem Ende des 14. Jahrhunderts die Konvois-Einrichtungen der Venetianer und Genuesen nach. *Capmany, T. I. p. II. p. 56.* Gesetz des Magistrats von Barcelona darüber v. J. 1458. *T. II. p. 448.* Ueber die florentinischen Konvois s. oben S. 313.

537) „*Dizemdo que seu talante era, que os mercadores de sua terra fossem ricos e abastados, e nom lhe fazer cousa que fosse em seu periuizo e deçimento de sua honrra.*" *Fern. Lopes, l. l. p. 126.*

538) *Fern. Lopes, l. l. p 127.*

namentlich in Folge der genannten Privilegien sehr gemehrt hatte, welche Ferdinand denen, welche neue Schiffe baueten oder ankauften, ertheilte [539]). Dadurch wurde namentlich die Schifffahrt der portugiesischen Flagge nach England und nach den Niederlanden befördert, denn die Verbindungen mit den Häfen des mittelländischen Meeres wurden damals grösstentheils noch durch die Schiffe der Italiener und Katalanen, welche in Portugal in grosser Zahl etablirt waren, unterhalten, da in allen jenen Häfen die Nationalflagge gesetzlich bevorzugt war; Engländer und Niederländer werden aber noch nicht unter den in Lissabon etablirten fremden Kaufleuten genannt. Mit England bestand ausserdem schon seit d. J. 1353 ein sehr freundschaftlicher Schifffahrtsvertrag, und dass derselbe während der Regierung Ferdinand's in Wirksamkeit blieb, zeigen die von Eduard III. wiederholt zu Gunsten der portugiesischen Seefahrer und Kaufleute an den Admiral von Dover-Castle und den fünf Häfen und die Magistrate von London, Southampton, Exeter, Darmouth, Plymouth, Falmouth, Bristol und vieler anderer englischer und schottischer Häfen [540]) erlassenen Proklame, aus welchen zugleich die bedeutende Konkurrenz portugiesischer Schiffe in den englischen Häfen zu ersehen ist [541]).

---

539) Wie sehr sich die portugiesische Marine unter Ferdinand hob, zeigen namentlich auch die zahlreichen Flotten, welche er gegen Kastilien und Aragonien ausrüstete. S. *Chron. del R. D. Fernando, l. l. Cap. XLII, XLIII, LXXXVI, XCVII, CXXIV*. Wie gross die portugiesischen Schiffe damals waren, zeigt die Nachricht, dass jede der 10 Galeeren, welche Portugal i. J. 1386 dem Herzog Johann von Lancaster zu seiner Expedition gegen Kastilien lieh, 234 Soldaten und 180 Ruderer führte. *Origin of Com. T. I. p. 379.* Vergl. *Rymer, Foedera. (Ed. tertia, Hagae Com) T. III. P. II. p. 203.*

540) *Rymer, l. l. T. III. P. II. p. 929. 1013.*

541) Einige Unterbrechung erlitten die freundschaftlichen Ver-

Wie sehr in Folge der besonderen Begünstigungen des Königs der Verkehr nach den Niederlanden stieg, ist daraus abzunehmen, dass i. J. 1385 die Portugiesen in Brügge eine eigene Nationalbörse erhielten, womit besondere Privilegien verbunden waren, einen Vorzug, den die so thätigen Katalanen erst vier Jahr später erlangten [542]).

So fand also Johann I., der Vater Heinrich's des Seefahrers, als er den Thron von Portugal bestieg, unter der seefahrenden und handeltreibenden Klasse seiner Unterthanen eine nicht unbedeutende Thätigkeit und Bildung vor, die nur geschützt zu werden brauchten, um auf der ihnen bereits gegebenen Grundlage sich immer kräftiger und erfolgreicher zu entwickeln. Glücklicherweise war Johann's Politik der Art, dass er ein Hauptaugenmerk auf die Hebung des portugiesischen Seehandels und der portugiesischen Marine wenden musste. Zwar die erste Zeit nach dem Tode Ferdinand's war für sie eine unglückliche; sie mussten leiden durch die Stürme und die Bedrängnisse, welche der innere Streit über die Thronfolge und die dadurch veranlassten Kriege mit

---

hältnisse Ferdinand's zu England wohl durch den Friedenstraktat mit Kastilien v. J. 1373, in welchem Ferdinand gezwungen wurde, den Engländern, welche seine Häfen besuchten, keine Hülfe noch Schutz zu gewähren, sondern sie zu verjagen. (*Chron. del R. D. Fernando*, *l. l. p.* 298.); doch dauerten diese Unterbrechungen nicht lange, denn bald nachher landet in Lissabon wieder eine englische Hülfsflotte (*l. l. p. 407.*). Vergl. *Rymer*, *l. l. p. 983—985. De alligantiis cum Rege Portugallie etc. Forma alligantiarum Portugaliae cum Rege Edwardo III.*

542) *Ant. Sanderi*, *Flandria illustr. Hagae - Comit. fol. Tom. II. L. 2. p. 6. Origin of Com. I. p. 378. Reiffenberg, Relat. anc. d. l. Belgique et du Portug.* in den *Nouv. Mém. de l'Acad. d. Brux. T. XIV. p. 25.*

Kastilien dem Lande brachten. Als aber Johann nach Beendigung des Krieges mit Kastilien (seit dem Waffenstillstande v. J. 1399) seinem Reiche Ruhe im Innern und von Aussen errungen hatte, widmet er seine umsichtige Thätigkeit der Förderung der materiellen Interessen des Landes, als deren mächtiger Hebel Handel und Gewerbe und Verbindungen mit überseeischen Handelsstädten [543]) schon lange in Portugal erkannt worden, und wenn wir auch zum Beweise seiner Fürsorge für Handel und Seefahrt keine solche Fakta aufzählen können, wie die oben angeführten Maassregeln Ferdinand's, so zeigen doch die Streitkräfte, welche der König zu seiner berühmten Unternehmung gegen Ceuta zusammenbrachte, dass die portugiesische Marine nicht vernachlässigt worden war [544]). Uebrigens können wir noch einen sehr interessanten Beweis seiner Sorge für den Handel seines Reiches beibringen, das ist sein Streben, venetianische Kaufleute und Seefahrer zum Verkehr mit Portugal herbeizuziehen. Marino Sanuto erzählt, dass i. J. 1406 einer der Söh-

---

543) Vergl. z. B. die Bestätigung der Privilegien von Lissabon in der *Chron. del Rei D. João I. por Fernão Lopes. Lisboa 1644 fol. Parte II. Cap. 2.* u. *3.* daselbst *p. 9.* u. *289.* Johann's Bereitwilligkeit, den Genuesen den Werth zweier beladener genues. Galeeren, welche vor dem Hafen von Lissabon genommen worden, zu ersetzen. *Cap. 82.* Traktat mit England. *Cap. 127.* Seine Verfügungen über die von der Flotte genommenen Schiffe. Vgl. auch die Anträge der Cortes in Lissabon und Porto v. J. 1409 in den *Mem. para a hist. das Cortes Geraes de Portugal, ord. pelo Visconde de Santarem. P. II. p. 8 — 16.* u. die v. J. 1432 *p. 20. 21.*

344) Die Flotte bestand aus 63 Transportschiffen, 27 Triremen, 32 Biremen und 120 anderen Schiffen, unter welchen nur wenige nichtportugiesische waren. *Matth. de Pisano, lib. de bello Septensi,* in der *Collecção de livros inedit. de hist. Portug. T. I. p. 43.*

ne [545]) Johann's nach Venedig kam und der Signoria Briefe von ihm überbrachte, durch welche er den Venetianern in Portugal Freiheit von Zoll- und Hafenabgaben auf hundert Jahre bewilligte [546]). Wir dürfen gewiss unbedenklich annehmen, dass diese Privilegien von grosser Bedeutung für Portugal wurden, denn einestheils zogen sie ohne Zweifel viele Venetianer nach Portugal, welche die wichtigen nautischen und geographischen Kenntnisse ihrer Nation dahin verpflanzten, — einer der berühmtesten Seefahrer im Dienste des Infanten Heinrich, Cadamosto [547]), der Entdecker des grünen Vorgebirges und der nach demselben genannten Inseln, war ein Venetianer —, andererseits bereiteten sie dem portugiesischen

545) „*L'illustre Messer Azises, figliuolo primogenito del Re de Portugal*", sagt Sanuto in s. *Vite de'Duchi di Vinezia* bei *Muratori*, *Script. Rer. Ital. T. XXII. p. 835.* Es muss dies der Infant D. Fernando, fünfter Sohn des Königs Johann, gewesen seyn, welcher *Regedor* und *Governador do Mestrado de Avis.* (*Fernão Lopes*, *Chron. del Rei D. João I. Parte II. p. 323.*) war. Er kam mit grossem Gefolge nach Venedig, um sich von dort nach Jerusalem zu begeben, und brachte dazu von seinem Vater Empfehlungsbriefe an den Dogen und 20,000 Dukaten in Wechseln mit. Der Doge gab ihm den Rath, sich auf dem nach Bairuth segelnden Geschwader einzuschiffen.

546) „*Presento lettere del Re suo padre, che scrive di volere che tutti Veneziani sieno assoluti nel suo regno dal pagare dazio e gravezza a' suoi passe, e gabelle diretti e comarchi. E mando di questo un' instrumento in publica forma, soscritto di sua mano.*" *M. Sanuto*, *l. l.*

547) S. über ihn u. s. Reisen: *Foscarini*, *Della Lett. Venez. T. I. p. 420. Viaggi di Marco Polo, publ. dal Conte Baldelli-Boni. P. I. Stor. del Milione* §. 375. *Placido Zurla*, *Dissert. delle scoperte Africane di Alvise da Ca da Mosto. Venez. 1795. Di Marco Polo e degli altri Viaggiatori Veneziani dissertaz. dal Pl. Zurla. Tom. II. p. 115 ff.*

Prinzen in Venedig eine höchst ausgezeichnete Aufnahme, und verschafften ihm wahrscheinlich in diesem Hauptemporium des geographischen Wissens ähnliche Belehrungen und Geschenke, wie zwanzig Jahre nachher dort seinem Bruder Don Pedro zu Theil wurden, dem man u. a. die Reiseberichte des Marco Polo zum Geschenk machte [548]).

Doch wir müssen hier diesen Abschnitt schliessen, die Untersuchung der Frage, welche Kunde dem Infanten Heinrich durch italienische geographische Karten und Schriften über die Länder wurde, welche die von ihm ausgesendeten Seefahrer auffanden, gehört in den folgenden Abschnitt. Wir müssen uns hier damit begnügen, die Geschichte des Seehandels der Völker der beiden westlicheren südeuropäischen Halbinseln bis zu der Zeit fortgeführt zu haben, in welcher die Entdeckungsreisen der Portugiesen anfingen, und es, aus Gründen worüber die Vorrede Erklärung giebt, der Fortsetzung dieser Untersuchungen in einem zweiten Theile überlassen, den Beweis der Bedeutung dieser Entwicklung des Seehandels während des Mittelalters für die Erweiterung der geographischen und nautischen Kenntnisse, und damit zugleich die Rechtfertigung für die etwas bestimmtere Ausführung dieser Skizze zu liefern.

---

548) S. *Antonio Ribeiro dos Santos*, *Memoria sobre dois antigos Mappas Geograficos do Infante D. Pedro, e do Cartorio de Alcobaça* in den *Mem. de Litterat. Portugueza publ. pela Acad. Real das Scienc. de Lisboa. Tom. VIII. p. 276.*

Druck von E. A. Huth in Göttingen.

Verbesserungen und nachträgliche Bemerkungen.

Seite 5. Das hier über die Hülfsmittel für die Untersuchung Gesagte enthält durch die neuerliche Auffindung der *Chronica de Guine* von *Azurara* (s. Vorrede) in so fern eine Abänderung, als wir dadurch jetzt allerdings ein gleichzeitiges Werk über die Entdeckungen der Portugiesen besitzen; über die Plane und Beweggründe des Infanten Heinrich erfahren wir aber auch aus diesem Werke nichts bestimmteres, als das dort nach Barros Angeführte.

— 24. Idrisi. — Eine genauere Betrachtung der neuen Uebersetzung von Jaubert, deren Benutzung uns vor dem Drucke dieses Abschnittes nur so lange erlaubt war, um daraus die schon nach der *Geograph. Nub.* angemerkten Stellen für unsere Untersuchung auszuziehen, ergiebt, nach einer mir vom Hn. Assessor Wüstenfeld gütigst gemachten Mittheilung, allerdings, dass das Originalwerk Idrisi's mit Karten versehen war. In der *Geogr. Nub.* ist Alles weggelassen, woraus man dies hätte schliessen können. Vergl. noch Wüstenfeld in Lüdde's geogr. Zeitschrift Th. I. S. 41.

— 112. Zeile 19. setze nach Ansehn: [12]). — Die Anm. *A.*, auf welche hier verwiesen ist, kann, wie die übrigen grösseren Noten, welche am Schlusse dieses Abschnittes erscheinen sollten, erst im 2. Th. geliefert werden.

— — — 23. statt [12]) lies [11])

— 114. — 21. — *Colleccion* lies *Coleccion.*

— 115. — 16. — *apprehendi* — *apprehendendi.*

— 131. — 31. — *Auscherius* — *Anscherius.*

— 166. — 31. Ueber *Melechalis* s. v. Hammer, osm. Gesch. I. S. 31.

S. 167.	Z. 29.	statt *Boabditem* lies *Boabdilem.* — Zu Note 127) füge hinzu: Traktat v. J. 1271 bei *Marin, T. IV. p.* 282.	
— 174.	— 23.	— venetianischen lies genuesischen.	
— 177.	— 24.	— Arragonien	— Aragonien.
— 181.	— 28.	— mitzuwirhen	— mitzuwirken.
— 191.	— 29.	— *III. p. 46.*	— *III. p. 62.*
— —	— 32.	— *commercio*	— *comercio.*
— 201.		Zu Anm. 189) füge hinzu: *Dipl. N. CCCI. p. 447.*	
— 207.	— 22.	nach wurden gehört die Anm. 202.	
— —	— 34.	statt *XXII.* lies *XXXII.*	
— 214.	— 24.	— *Junichi-Bey, Kotolboga* lies *Junisbeg Kotloghbugha.*	
— —	— 26.	nach *Sorgati* füge hinzu: *Sogd.*	
— 219.	— 26.	statt *Marini Sanuto* lies *Marino Sanuto.*	
— 221.	— 29.	— *T. I. p. I.* lies *T. I. P. I. p. 483.*	
— —	— 31.	nach *lib. VII.* ist „*p. 154.*" beizufügen.	
— 301.	— 24.	statt denselben lies dieselben.	
— 324.	— 13.	nach beiden füge hinzu: westlicheren.	
— 346.	— 15.	statt von Kastilien lies aus Kastilien.	
— 361.		Zu Anm. 540) füge hinzu: *Rymer's Foedera* sind immer, wo eine andere Ausgabe nicht ausdrücklich bemerkt worden, nach der auf Befehl Georg's III. zu London gedruckten zitirt.	
